LIRE magazine & VOILES et voiliers
HORS-SÉRIE

LES GRANDS CLASSIQUES MARINS

VERNE, MELVILLE, STEVENSON, CONRAD, LONDON...

PARLEZ-VOUS LE LANGAGE DE LA MER ?

BIBLIOTHÈQUE IDÉALE DES RÉCITS DE COURSE, DE MOITESSIER À ARTHAUD

INVITÉS

ISABELLE AUTISSIER, OLIVIER DE KERSAUSON, CATHERINE POULAIN, LOÏCK PEYRON, MARION BRUNET, BJÖRN LARSSON...

MYTHOLOGIES MARINES

LES ÉCRIVAINS ET LA MER

UNE AVENTURE AU LONG COURS

PROPOSÉ PAR ouest france

HORS-SÉRIE LIRE magazine & VOILES Juin-juillet-août 2024
FRANCE MÉTRO : 8,90 € DOM : 9,90 € - BEL (P926150) : 8,90 € LUX : 8,90 € - CH : 9,90 CHF - CAN : 15,50$CAD – PORT/IT : 9,50 € - MAR : 98 MAD
L 17202 - 40 H - F : 8,90 € - RD

Éditions **OUEST-FRANCE**

PÊCHEUR D'ISLANDE

ALEXANDRE NOYER

L'ADAPTATION GRAPHIQUE DE L'ŒUVRE BEST-SELLER DE PIERRE LOTI

19,90 €

DISPONIBLES EN LIBRAIRIE

Sommaire

Éditorial 5
La mer en 10 questions 6
ENTRETIEN AVEC ISABELLE AUTISSIER 12
Abécédaire 16
La voile au fil de la plume 19

Un océan de fantasmes

De l'Antiquité à aujourd'hui, la mer en quatre temps 22
À l'affiche, des marins de papier 24
À chaque marin son île au trésor 26
Le tour des îles qui n'existent pas 28
Robinsonnades : îles sauvages, îles administrées 30
Poésie îlienne : un ailleurs insaisissable 32
Florilège poétique : « Plus léger qu'un bouchon j'ai dansé sur les flots » 34
Des léviathans aux « ofnis » 36
Fictions maritimes : pour le meilleur et pour le pire 38
ENTRETIEN AVEC YANN QUENET, LOÏCK PEYRON ET YANN ELIÈS 40

Classes de mer

Invitation au voyage : la mer, toujours recommentée 46
Joseph Conrad, travailleur de la mer 48
Jules Verne : tous les continents du monde pour un bout d'océan 52
Coleridge, Poe, Melville : au bord de l'abîme 54
R. L. Stevenson : à pied, avec âne ou en bateau 56
Bernard Moitessier, le vagabond des étoiles 58
Jack London, avec vue sur la mer 60
Herman Melville dans le ventre de la baleine 62

Liberté chérie

ENTRETIEN AVEC BJÖRN LARSSON 66
Livres jeunesse : l'enfance toutes voiles dehors 69
Portrait d'Olivier de Kersauson 70
ENTRETIEN AVEC DAVID GRANN 76
Portrait de Catherine Poulain 78
ENTRETIEN AVEC MARION BRUNET 82
Sélection : des récits à l'encre bleue 84
Nouvelle inédite : L'appel du large 86

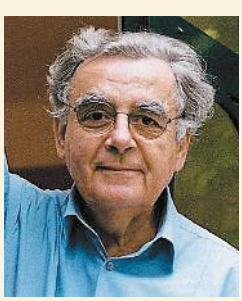
Poursuivre le voyage

Bibliothèque idéale 94
Et tout finit par une chanson 98

LiRE magazine

NUMÉRO SPÉCIAL

Sport & littérature



RAPHAËL TRAPET ALEPH POUR LIRE MAGAZINE

Un hommage à Bernard Pivot, cofondateur de *Lire Magazine*

Disponible chez votre marchand de journaux et ici aussi

HORS-SÉRIE
LiRE magazine

Société éditrice
EMC2 SAS au capital de 499 400 euros
Siège social
43, avenue du 11-Novembre,
94210 Saint-Maur-des-Fossés.
Tél. : 0147004949 - RCS 832332399 Créteil
Président/Directeur de la publication
Jean-Jacques Augier
Directeur
Stéphane Chabenat
Adjointe
Sophie Guerouazel

RÉDACTION

Direction de la rédaction : Baptiste Liger. **Rédaction en chef :** Alexis Brocas, Adrien Cadot. **Direction artistique et graphisme :** Cyril Oliverio. **Secrétariat de rédaction, correction :** Valérie Cabridens, avec Julien Divisia. **Iconographie :** Janick Blanchard. **Ont collaboré à ce numéro :** Hubert Artus, Mathieu Charrier, Louis Chevaillier, Fabrice Colin, Emma Daumas, Fabrice Gaignault, Thierry Gillybœuf, Jean-Jacques Greif, Marie Jouvin, Serge Koster, Robert Louit, Margaux Morasso, Jean-François Paillard, Guillaume Pigeard de Gurbert, Hubert Prolongeau, Serge Sanchez.- **Illustrations de couverture :** Sam Ward. **Publicité littéraire, partenariats et développement :** Astrid Pourbaix : 0147000323 – Isabelle Marnier : 0147001177 publicite@lire.fr. **Impression :** Maury Imprimeur SA Malesherbes **Publication mensuelle éditée par EMC2 SAS.** N° Commission paritaire : 0625 K 85621, Dépôt légal : mois en cours, ISSN n° 2742-2747, Second Class Postage Paid, At Long Island City NY. **Ventes au numéro :** Tél : 0488151241 - Diffusion MLP

VOILES et voiliers

Siège social :
10, rue du Breil,
35051 Rennes Cedex 9
E-mail : redaction@voilesetvoiliers.com
Web : voilesetvoiliers.ouest-france.fr

Voiles et Voiliers est édité par SERNAS SAS
au Capital de 1338000 €
Président, directeur de la publication :
Latitude Magazine, représenté par
Stéphane Baranger
Associé unique : INFOMER

Rédacteur en chef : Adrien Cadot
Ont collaboré à ce numéro : Jean-François Fournel, Didier Ravon, Margaux Rolland.
Service clients & Abonnements :
03.44.62.43.58. Du lundi au vendredi de 9h à 18h ou abonnement-voilesetvoiliers.ouest-france.fr.
N° ISSN : 0751 5405.
N° CPPAP : 1026 K 80845. Dépôt légal à parution

Imprimé sur du papier certifié PEFC, 100 % fabriqué en Autriche avec 15 % de fibres recyclées. Le Ptot est de 0,006 kg/tonne.

PEFC
LE TRI FACILE
BAC DE TRI

AUDREY SOVIGNET

Édito

PAR ALEXIS BROCAS ET ADRIEN CADOT

LE POÈME DE LA MER

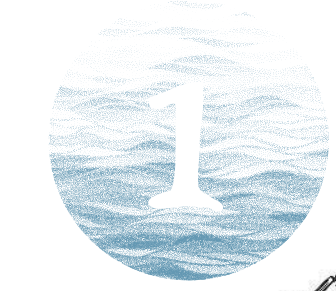
Préparer son voyage, mais accepter de s'exposer aux imprévus et aux incertitudes. Se fier à son expérience, en sachant d'emblée qu'elle ne résoudra pas tous les problèmes qui se présenteront. Fixer un horizon désiré, fantasmé parfois, né d'un rêve que le monde tangible ne saurait satisfaire. Et, un jour, larguer les amarres pour se jeter à l'eau, se confronter aux éléments et éprouver l'intense liberté du grand large. Est-il besoin de préciser tout ce qu'ont en commun la création littéraire et la navigation ? Faut-il encore s'étonner qu'elles se soient alliées dès les premières épopées fixées par l'écriture, telle l'*Odyssée*, où les aventures mythologiques d'Ulysse cachent peut-être de précises et précieuses instructions nautiques à l'intention des marins d'autrefois ?

À *Lire Magazine,* nous brassons depuis longtemps l'océan imaginaire où Moby Dick n'en finit pas d'échapper au capitaine Achab, où Robinson attend pour toujours sur son île le navire qui le ramènera chez lui, où « La mer allée/Avec le soleil » montrent l'éternité au jeune Arthur Rimbaud. À *Voiles et Voiliers*, nous frayons depuis longtemps avec les remous bien réels des mers et des océans qui séduisent, effraient et bouleversent tout autant qu'ils inspirent et transcendent l'imaginaire. Or les écrivains révérés par *Lire Magazine* cachent souvent d'anciens marins éprouvés – Conrad, London, Melville –, tandis que les marins célébrés dans *Voiles et Voiliers* sont aussi, pour beaucoup, d'excellents écrivains – Moitessier, Kersauson, Autissier. Dès lors, nos deux équipages journalistiques étaient voués à s'arrimer le temps d'une escale pour tenter de percer les secrets, parfois insondables, de ces deux univers à la fois proches et différents. L'aventure d'une page blanche n'est en effet pas si éloignée d'une transatlantique. Quand arrivera-t-on ? Et, plus important, qu'allons-nous découvrir ?

Dans ce numéro, nous avons cherché à célébrer les grandes œuvres que la mer a inspirées à l'humanité, et les grands navigateurs et navigatrices que ces œuvres, souvent, ont jeté sur les flots. En nous intéressant aux antiques légendes et croyances et à ce qu'il en reste dans l'imaginaire marin d'aujourd'hui. En replongeant dans ces classiques qui nous permettent de revivre mille aventures d'autrefois, et où la mer se fait la révélatrice de notre condition et l'image d'un absolu parfois terrifiant. En nous intéressant à ces écrivains d'aujourd'hui, qui ont trouvé leur voie en naviguant, comme Catherine Poulain, ou en ont fait un mode de vie, comme Björn Larsson. En multipliant les conseils de lecture – autant d'invitations à prendre le large. Et en espérant vous entraîner dans cette aventure toujours recommencée, née sur les pirogues à balanciers des paléo-polynésiens, qui se poursuit à bord des embarcations modernes qui, avec leurs foils, accomplissent le vieux rêve de voler sur l'eau. « Homme, toujours, tu chériras la mer », nous enjoignait Hugo. Là-dessus, au moins, nous avons tenu parole.

La mer en 10 questions

Avant de plonger dans ce hors-série thématique, voici quelques interrogations et survols, dans le désordre, autour de la présence de l'univers maritime et de ses héros dans la littérature, en allant de Gilgamesh au capitaine Haddock.



L'AUTEUR DE *MOBY DICK* A-T-IL LUI-MÊME CHASSÉ LA BALEINE ?

Le capitaine Achab n'a qu'une obsession : retrouver le cétacé qui l'a estropié. Mais d'où Herman Melville tient-il ses descriptions qui font de son roman un précis documentaire ?

En décembre 1841, le romancier américain Herman Melville a 22 ans. Fort d'une première expérience de mousse sur un navire marchand provenant de Liverpool, il se rend à Nantucket, une île américaine de l'Atlantique située au sud de la presqu'île du cap Cod et le berceau de la chasse à la baleine. Le 26 décembre, il signe son inscription pour intégrer l'équipage de l'*Acushnet*, un trois-mâts baleinier de 358 tonnes. Le jeune Herman embarque à New Bedford le 31 décembre comme simple matelot pour un périple de chasse à la baleine qui va durer deux ans et demi. C'est cette expérience qu'il immortalisera dix ans plus tard dans son chef-d'œuvre, *Moby Dick* (1851).

L'ouvrage n'est pas seulement l'histoire de la lutte du capitaine Achab et de la baleine blanche, c'est aussi une somme encyclopédique sur les cétacés – baleines et cachalots –, leur anatomie et les techniques de chasse. Une chasse déjà menée de façon industrielle : au moment où Melville s'engage sur l'*Acushnet*, plus de 150 baleiniers et usines flottantes américaines chargées du dépeçage naviguaient dans l'océan Arctique, recueillant plus de 200 000 tonneaux d'huile en une seule saison. Melville, qui qualifiait lui-même la chasse à la baleine de « boucherie », n'a jamais exercé le métier très particulier de harponneur. Celui-ci nécessitait à l'époque une précision, un sang-froid et une force hors du commun, avant que le harpon propulsé puis le harpon à tête explosive soient inventés. Mais, à cette date, Melville avait quitté depuis longtemps l'*Acushnet*…

« Moby Dick » n'est pas seulement l'histoire de la lutte du capitaine Achab et de la baleine blanche, c'est aussi une somme encyclopédique sur les cétacés

Jean-François Paillard

BITTER/ISTOCK

2

ROBINSON CRUSOÉ RACONTE-T-IL UNE HISTOIRE VRAIE ?

En 1704, un marin écossais exigea qu'on le laissât sur une île déserte. Daniel Defoe s'est certainement inspiré du récit de cette aventure.

***Robinson Crusoé,* illustration d'un livre de colportage anglais (XVIIIe s.).**

Le marin écossais Alexander Selkirk a passé plus de quatre ans (de 1704 à 1709) seul sur l'île Más a Tierra, à 600 kilomètres au large du Chili. À la suite d'une querelle avec le capitaine du voilier *Cinque Ports* sur lequel il avait embarqué, Selkirk avait exigé qu'on le dépose sur cette île déserte. Son séjour prit fin en 1709 lorsqu'un navire accosta sur l'île et le ramena en Grande-Bretagne. Son histoire fit aussitôt l'objet de plusieurs récits, avant même que Defoe s'en empare pour en faire un mythe. Le journaliste et homme politique irlandais Richard Steele, qui eut le « plaisir de converser avec l'homme après son arrivée en Angleterre », publia en 1713 un article tiré de ces entretiens : Selkirk y apparaît ayant passé « des nuits paisibles et des jours joyeux » sur l'île. Au point qu'il ne parvint jamais à se réadapter tout à fait à la vie en société. Preuve toutefois que le mythe a dépassé le fait divers, l'île Más a Tierra s'appelle aujourd'hui l'île Robinson-Crusoé. Michel Tournier rappelle, dans *Le Vent Paraclet*, qu'un Indien Mosquito avait séjourné avant Selkirk sur la même île, de 1680 à 1683 : « En somme, Vendredi avait précédé Robinson de plus de vingt ans, manquant ainsi un rendez-vous mémorable. Il faudra le génie de Daniel Defoe pour réparer cette erreur du destin. »

Selkirk aurait passé « des nuits paisibles et des jours joyeux » sur l'île. Au point qu'il ne parvint jamais à se réadapter tout à fait à la vie en société

Guillaume Pigeard de Gurbert

3

JULES VERNE EST-IL LE PREMIER À AVOIR RELATÉ UNE NAVIGATION SOUS-MARINE ?

Relaté, peut-être… Inventé, assurément, non !

L'idée de naviguer sous les eaux remonte à l'Antiquité, avec la cloche de plongée, un système autonome qui permettait de fouiller les épaves proches du rivage. L'idée d'un sous-marin chasseur de bateaux est apparue vers 1500, avec Léonard de Vinci. Il en dessina les plans, mais, jugeant cette invention trop cruelle, il finit par les détruire. Le premier sous-marin véritablement autonome fut le *Turtle*, un bathyscaphe qui contenait assez d'air pour un seul homme pendant environ trente minutes. Il fit sa première plongée à New York en 1776. En 1800, la France construit son premier sous-marin à propulsion humaine, conçu par un ingénieur américain, un certain Robert Fulton : le *Nautilus*. L'engin se montra capable d'utiliser des mines durant ses essais. En 1863 apparut le *Plongeur,* un sous-marin français aux formes longilignes qui était équipé d'un moteur à air comprimé. C'est la présentation de son élégante maquette à l'Exposition universelle de 1867 qui inspira à Jules Vernes le fameux *Nautilus* de *Vingt mille lieues sous les mers* (1870). Avouons-le : il n'est peut-être pas le tout premier à évoquer un sous-marin. *Le Roman d'Alexandre*, manuscrit du XVe siècle, rapporte les tentatives d'Alexandre le Grand qui, conseillé par Aristote, aurait commandé la construction d'une forme de caisson submersible en 332 av. J.-C. durant le siège de Tyr.

L'idée d'un sous-marin chasseur de bateaux est apparue vers 1500, avec Léonard de Vinci. Il en dessina les plans, mais, jugeant cette invention trop cruelle, il finit par les détruire

J.-F. P.

CHAP-BOOKS OF THE EIGHTEENTH CENTURY BY JOHN ASHTON (1834).

JACK LONDON A-T-IL NAVIGUÉ AUTANT QU'IL LE PRÉTEND ?

« On naît marin, on ne le devient pas », déclarait l'écrivain aventurier dans le magazine *Country Life in America*, en août 1912.

Jack London déclarait être né marin : « J'ai navigué le long des côtes à bord de petits bateaux un peu partout dans le monde », raconte-t-il dans une correspondance préparatoire à la rédaction d'un article publié dans *Country Life in America*. « Entre autres choses, j'ai descendu le Yukon jusqu'à la mer de Béring, soit 1 900 milles en dix-neuf jours (100 milles par jour !) à bord d'un bateau que j'avais taillé dans la forêt… » Ces déclarations, il les fait l'année même de la publication de son extraordinaire récit, *La Croisière du « Snark »*, qui relate son voyage, son odyssée plutôt, entre 1907 et 1909, aux îles Marquises, à Tahiti et aux Fidji notamment. Un voyage qui ne résultait pas du coup de tête d'un « marin d'eau douce ». À 12 ans, London possédait déjà « un canot de 14 pieds, ponté, muni d'une dérive, à bord duquel [il] avai[t] appris la manœuvre tout seul », témoigne-t-il dans cet article intitulé « Les joies de la plaisance ». Devenu pilleur d'huîtres dans la baie de San Francisco, il est enrôlé dans les années 1890 comme membre assistant de la California Fish Patrol (patrouille de pêche) pour attraper les braconniers de cette même baie. Un épisode de sa vie tumultueuse qu'il raconte dans le roman *La Croisière du « Dazzler »* (1902) et dans un recueil de nouvelles, *Patrouille de pêche* (1905). C'est en 1906 qu'il fit construire le *Snark*, un ketch (voilier à deux mâts) avec lequel il voulut faire le tour du monde pendant sept ans. Son périple, qui ne dura que trois ans, fait tout de même de lui un sacré navigateur.

Devenu pilleur d'huîtres dans la baie de San Francisco, Jack London est enrôlé dans les années 1890 comme membre assistant de la California Fish Patrol pour attraper les braconniers de cette même baie

Jean-François Paillard

L'AUTEUR DE L'*ODYSSÉE* A-T-IL EXISTÉ ?

Rien n'est moins sûr – et si Homère a existé, il n'est peut-être que l'auteur de l'*Iliade*.

D'après la tradition, Homère aurait été un aède (poète lyrique) aveugle, dont les œuvres, d'abord orales, auraient été fixées par écrit, et qui serait mort à Ios. Ces informations incertaines sont tout ce que nous avons : les multiples « Vies d'Homère », rédigées au IIe siècle apr. J.-C., hésitent sur son lieu de naissance, sur l'époque où il aurait vécu (pendant la guerre de Troie, vers le XIIe ou bien le VIIIe siècle av. J.-C., ou encore huit siècles plus tard), et, pour certaines, semblent déjà douter de son existence. Aujourd'hui, deux thèses dominent : celle des « unitaires », qui s'appuient, entre autres, sur l'unité dramatique de l'*Iliade* et de l'*Odyssée* et pensent que chacune est l'œuvre d'un poète unique (pas forcément le même) ; et celle des « analystes », qui se fondent notamment sur les épithètes homériques (« Achille aux pieds légers ») qui reviennent comme des refrains dans les épopées, en lesquelles ils voient les chevilles qui permettent aux poètes de tradition orale d'improviser. Pour eux, ces épopées seraient le résultat, arrêté par l'écrit, de siècles d'improvisation autour de la légende de Troie… Les deux thèses sont aujourd'hui défendues. Quant à la question de savoir si l'auteur (ou les auteurs) de l'*Iliade* est aussi celui de l'*Odyssée*, elle reste ouverte. Le chercheur Pierre Carlier souligne des différences fondamentales entre les deux épopées. Dans l'*Iliade*, les dieux se déchirent entre pro-Troyens et pro-Achéens ; dans l'*Odyssée*, ils laissent Poséidon pourrir la vie d'Ulysse, puis laissent Athéna le secourir. Et quand les rois de l'*Iliade* sont tous imparfaits, l'*Odyssée* raconte la restauration d'Ulysse, roi sans défaut.

Les multiples « Vies d'Homère », rédigées au IIe siècle apr. J.-C., hésitent sur son lieu de naissance, sur l'époque où il aurait vécu, et, pour certaines, semblent déjà douter de son existence

Alexis Brocas

6

LE PARCOURS D'ULYSSE DÉCRIT-IL UN TRAJET MÉDITERRANÉEN ?

Si c'est ainsi que l'interprétaient les Grecs, depuis, d'autres ont essayé pour s'en convaincre de reproduire ce mythique voyage.

L'historien antique Hérodote situe près des côtes de la Libye antique (correspondant à l'actuel Maghreb) l'île des Lotophages, où Ulysse et ses compagnons font une périlleuse escale. Son confrère Thucydide imagine les cyclopes en Sicile… Plus près de nous, de nombreux chercheurs ont tenté de reporter sur une carte le circuit odysséen. Ainsi l'helléniste français Victor Bérard (1864-1931), auteur des *Navigations d'Ulysse* (1929) : pour lui, l'*Odyssée* renfermait tout ce que les marins antiques savaient des côtes méditerranéennes, savoir qu'il imaginait hérité des Phéniciens. Sous le charme de cette thèse, l'ethnologue Jean Cuisenier (1927-2017) décida de partir sur les traces d'Ulysse, en 1999 et 2000. Son but : observer chez les marins pêcheurs méditerranéens d'éventuelles connaissances empiriques remontant à l'*Odyssée,* mais aussi « vérifier scrupuleusement, par la navigation, si les trajets, les escales, les conditions hydrographiques et météorologiques évoquées dans le poème se réfèrent, ou non, à des réalités ». Et, en janvier 2004, il a livré au *Magazine littéraire* le récit de ces deux expéditions : « L'une, que je conduisis depuis Hyères et qui nous mena en Sardaigne, en Sicile, aux îles Éoliennes et aux îles Pontines ; l'autre, que je dirigeai depuis Split à destination de Corfou et d'Ithaque, pour traverser la mer Égée jusqu'à Troie. De là, nous reprîmes la mer, à la suite du héros de l'épopée, pour la Thrace, d'où nous retraversâmes l'Égée. À la différence d'Ulysse, nous réussîmes à franchir le cap Malée […] et, dans le sillage de Nestor, regagnâmes Pylos, puis, dans le sillage de Télémaque, Ithaque. De là, nous prîmes la route de Mentès, prince des Taphiens, vers le nord-ouest, par le chenal d'Otrante. Une tempête nous y assaillit pendant quarante-huit heures […] avant que nous puissions rejoindre Split. » Jean Cuisenier est revenu de son périple convaincu que l'*Odyssée* était plus qu'une épopée. Pour lui, elle « incorpore, dans le torrent de sa narration, des passages entiers de périples déchiffrables seulement par leurs destinataires d'origine, les marins grecs du IXe-VIIIe siècles av. J.-C. Ces gens de mer lançaient, sur la foi d'informations incertaines, les expéditions de reconnaissance, de brigandage et de commerce armé qui précèdent les opérations de colonisations grecques. Ne nous étonnons pas que les "instructions nautiques" dont ils s'inspirèrent aient pris la forme de contes ou de récits merveilleux : des informations narrativisées et versifiées s'apprennent mieux, se transmettent mieux, aussi, et avec plus de stabilité dans le temps, que de simples listes de sites associés aux traits qui les décrivent. »

A. B.

***Athéna révélant Ithaque à Ulysse,* par Giuseppe Bottani (XVIIIe s.).**

MUSEI CIVICI DEL CASTELLO VISCONTEO, PINACOTECA MALASPINA/PAVIE

L'ethnologue Jean Cuisenier est revenu de son périple convaincu que l'« Odyssée » était plus qu'une épopée

7

LA NAVIGATION, UN CHEMIN VERS L'ÉCRITURE ?

Bien sûr que oui ! Et parmi les auteurs et autrices qui peuplent ces pages, nombreux le prouvent.

De Florence Arthaud à Olivier de Kersauson en passant par Isabelle Autissier, Jack London et Herman Melville, tous présents dans ce numéro, nombreux sont les marins qui ont relaté (ou réinventé) leurs aventures dans une langue qui excède la simple relation de voyage. Et pour cause ! Entre les deux activités, il existe à la fois des liens directs – la tradition des livres de bord – et métaphoriques – l'écriture est un trajet, l'inspiration porte comme un vent favorable… Mieux, on peut tirer de la navigation une esthétique littéraire, comme l'a fait l'immense Joseph Conrad, qui fut capitaine au long cours de la marine britannique avant de devenir l'auteur d'*Au cœur des ténèbres* ou de *Typhon (lire p. 48)*. L'écrivain, en effet, était très impressionné par le manuel des *Instructions nautiques* qu'il avait dû potasser pour obtenir son capitanat : « Cette prose ne vise et ne prétend qu'à un seul idéal, celui de la parfaite exactitude », déclare-t-il dans *En dehors de la littérature*. Conrad fera de cette recherche de l'exactitude son horizon stylistique, et sa prose, réduite à l'essentiel, touchera des millions de lecteurs.

Alexis Brocas

On peut tirer de la navigation une esthétique littéraire, comme l'a fait l'immense Joseph Conrad, qui fut capitaine au long cours de la marine britannique avant de devenir l'auteur d'« Au cœur des ténèbres » ou de « Typhon »

8

Personnage, souvent présenté comme étant Gilgamesh, maîtrisant un lion (713-706 av. J.-C.).

MUSÉE DU LOUVRE

QUI FUT LE PREMIER MARIN DE L'HISTOIRE LITTÉRAIRE ?

Héros d'une épopée écrite en akkadien, entre les XVIIIe et XVIIe siècles av. J.-C., dans l'antique Babylone, il est à la recherche du secret de l'éternité.

Gilgamesh embarque pour un mois et quinze jours de navigation jusqu'aux « eaux de la mort ». Là, il rencontre le fameux Outa-Napishtim, qui, au lieu de l'immortalité, lui livrera un trésor littéraire

Un sacré personnage, au sens propre puisque « pour deux tiers il est dieu et pour un tiers homme ». Gilgamesh, roi d'Uruk, épuise ses sujets par sa frénésie guerrière et sexuelle. Ceux-ci l'envoient chercher chez les dieux des adversaires à sa mesure. Gilgamesh y gagne et y perd un ami, le héros Enkidu. Dès lors, hanté par la mortalité, Gilgamesh va chercher le secret de l'éternité auprès d'« Uta-Napishtim, le seul survivant du Déluge qui a pu recevoir des dieux la récompense de l'immortalité ». Or celui-ci habite un autre rivage. Gilgamesh va donc trouver le « batelier des dieux » et construit un bateau : « Va Gilgamesh, prend la hache, descend dans la forêt, et coupe cent vingt perches de soixante coudées chacune, et couvre-les de bitume. » Il embarque pour un mois et quinze jours de navigation jusqu'aux « eaux de la mort ». Là, il rencontre le fameux Uta-Napishtim, qui, au lieu de l'immortalité, lui livrera un trésor littéraire : une version prébiblique du récit du Déluge et de l'arche de Noé…

A. B.

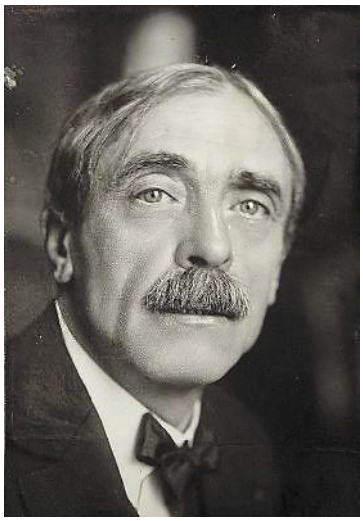
QUI EST L'AUTEUR DE « LA MER, LA MER, TOUJOURS RECOMMENCÉE » ?

Avant de revenir telle une rengaine, cette image, qui évoque l'infini et l'éternel retour qu'inspire le spectacle de la mer, appartenait à la poésie du Sétois Paul Valéry.

Ce vers surgit dans la première strophe de son « Cimetière marin », publié en 1920 : « Ce toit tranquille, où marchent des colombes,/ Entre les pins palpite, entre les tombes ;/Midi le juste y compose de feux/La mer, la mer, toujours recommencée !/Ô récompense après une pensée/ Qu'un long regard sur le calme des dieux ! » Si Valéry fut l'un des plus grands intellectuels de son temps, la mer qu'il révérait n'était pas de papier : c'était la Méditerranée, devant laquelle il avait grandi, et qui lui était toujours présente, « soit aux yeux, soit à l'esprit ». Notons que Valéry s'est d'abord rêvé officier de marine, et voulut entrer à l'École navale avant de devoir renoncer, faute d'être « assez mathématicien ». Dès lors, la mer occupera le centre de son imaginaire, puisque, comme il l'écrit, « la mer montre le possible ».

A. B.

Si Valéry fut l'un des plus grands intellectuels de son temps, la mer qu'il révérait n'était pas de papier



Paul Valéry, vers 1925.

HADDOCK EST-IL UN CAPITAINE CRÉDIBLE ?

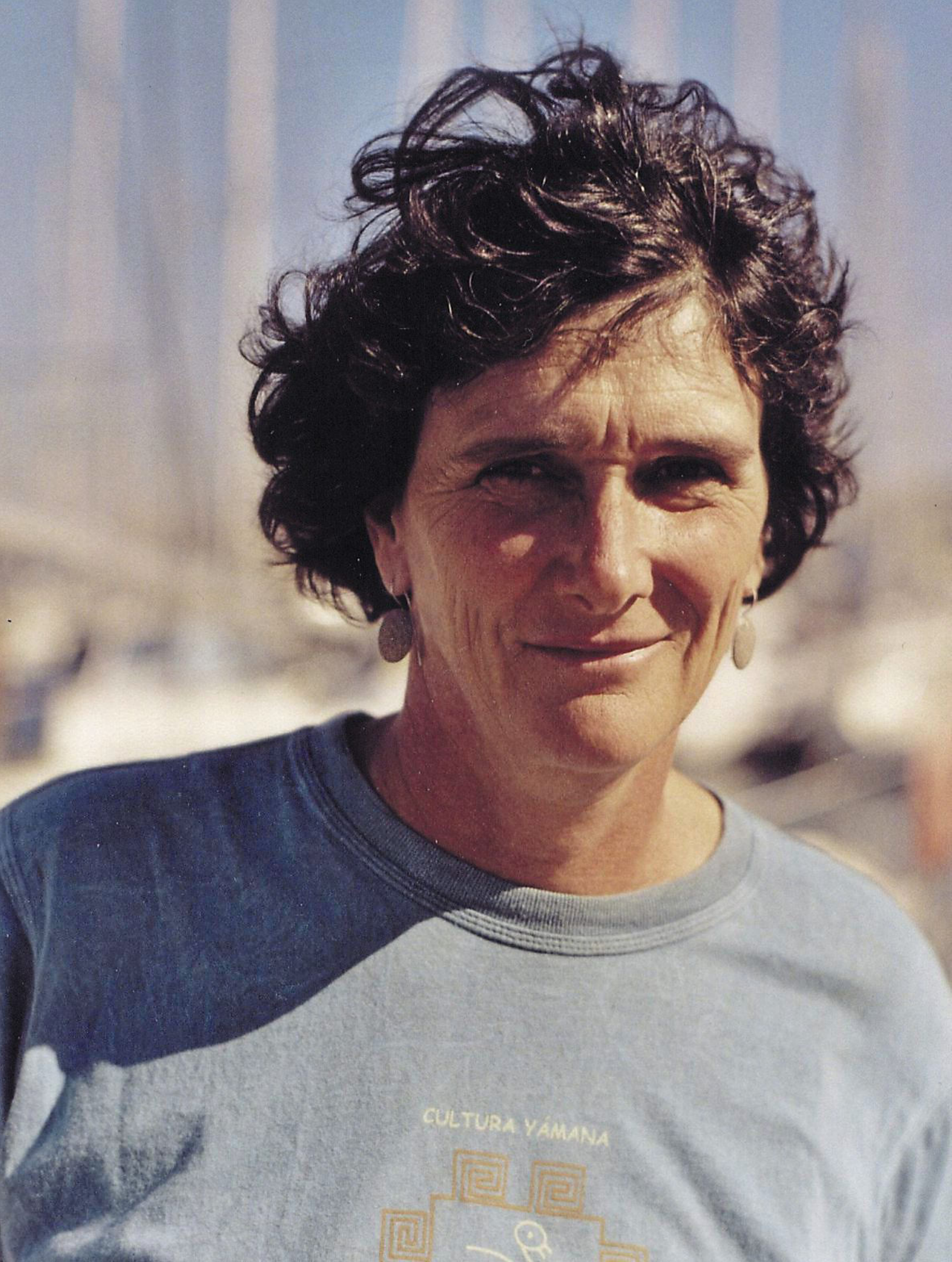
A-t-on déjà vu l'illustre compagnon de Tintin aux commandes d'un navire ? D'album en album, l'affaire n'est pas sûre…

Tous les journalistes vous le diront : Tintin est le seul reporteur à parcourir le monde sans jamais prendre une note ou écrire un article. Le capitaine Haddock serait-il à la marine ce que son jeune ami est à l'information ? Les deux se rencontrent en 1941, dans *Le Crabe aux pinces d'or*. Archibald Haddock y arbore la tenue parfaite – pull à col roulé bleu et casquette à ancre – et succombe à un fléau auquel on associe fréquemment les hommes de mer : un alcoolisme chronique. Son second, le méchant Allan, paraît plus à la manœuvre que lui. Dans *Le Trésor de Rackham le Rouge* (1944), c'est son ancêtre François de Hadoque qui prend la barre, mais sans grande rigueur : l'équipage est invisible, les manœuvres de préabordage sont curieuses, les voiles étrangement réglées… Dans *L'Étoile mystérieuse* (1942), ça va mieux : il se tient avec dignité à la barre et parle de « simple coup de tabac » quand Tintin s'effraie d'une tempête. *Au pays de l'or noir* (1950) le voit mobilisé (par qui ? il semble en fait en réserve de la marine marchande…) afin de justifier qu'il n'apparaisse qu'à la fin de l'album. Mais, dans *Coke en stock* (1958), il prend avec *maestria* les commandes du *Ramona* et sauve du naufrage les malheureux esclaves enfermés en soute. Le lien le plus direct de Haddock avec la mer ne serait-il pas finalement dans le vocabulaire dont il incendie ses adversaires : « Tonnerre de Brest », « Flibustier », « Mille sabords », « Marin d'eau douce », « Vieux cachalot », « Moule à gaufres » (qui évoque un visage marqué par la petite vérole plus que la Foire du trône) le font naviguer sur une houle toute personnelle mais chargée d'embruns.

Hubert Prolongeau

Le capitaine arbore la tenue parfaite ~ pull à col roulé bleu et casquette à ancre ~ et succombe à un fléau auquel on associe fréquemment les hommes de mer : un alcoolisme chronique

WIKIPEDIA


CULTURA YÁMANA

ENTRETIEN

Isabelle Autissier

« J'ai simplement fait ce que j'avais envie de faire »

La navigatrice, écrivaine (sélectionnée en 2015 pour le prix Goncourt), présidente d'honneur du WWF et candidate à l'Académie française, a toujours refusé d'être catégorisée par une activité. Un nouveau livre devrait voir le jour dès le début de l'année prochaine. Malgré un emploi du temps chargé, elle ne néglige pas sa passion pour l'océan et continue ses navigations estivales, un moyen indispensable pour se ressourcer.

Comment vous est venue l'idée d'écrire votre premier ouvrage ?

Isabelle Autissier. Je me suis toujours passionnée pour la lecture. Et l'écriture m'a sans cesse intriguée, bien que je n'aie jamais envisagé d'en faire une carrière. J'aimais écrire, notamment lors de collaborations avec divers journaux. Lorsque j'ai arrêté la course au large, l'idée d'écrire faisait vaguement partie de mes projets, sans que je m'y attache particulièrement. Par un heureux hasard de rencontres et de relations, j'ai été mise en contact avec Manuel Carcassonne, alors directeur littéraire chez Grasset. Contrairement à ce que l'on m'avait proposé jusque-là, il m'a demandé ce que je voulais raconter et m'a suggéré la possibilité d'écrire un essai. Cette approche me convenait bien plus que de confier mon histoire à un tiers pour qu'il l'écrive à ma place. Je me sentais à l'aise, donc j'ai commencé par écrire sur Kerguelen [1734-1797], une histoire que j'affectionnais, avec un personnage ambigu, ce que nous sommes tous un peu les uns les autres. Les Kerguelen sont également un endroit que je connais bien et que j'aime énormément. À cette époque, j'ai été encouragée, et cela s'est bien déroulé. Manuel Carcassonne, après le succès de ce premier roman historique, m'a suggéré de me lancer dans le roman. Il m'a conseillé de me libérer, et j'y suis allée. J'aime bien aller fourrer mon nez dans des milieux ou des histoires moins familières. Je ne risquais rien, si ce n'est de ne pas vendre mes ouvrages. L'écriture demande beaucoup d'implication, d'énergie, de temps et d'idées. C'est le jeu.

> « L'écriture demande beaucoup de soi, d'énergie, de temps et d'idées. C'est le jeu »

Vos personnages sont systématiquement empreints de complexité et se retrouvent face à eux-mêmes…

I. A. J'apprécie les personnages nuancés, ni tout blancs ni tout noirs, qui reflètent la complexité humaine. Je ne connais pas de personnes qui soient entièrement mauvaises ou parfaitement héroïques. La complexité humaine est inévitable. C'est d'ailleurs cette complexité qui m'attire, observer comment les individus jonglent avec des pressions, des injonctions, des entourages contradictoires, et quelles décisions en découlent. Nous ne sommes pas figés dans un seul rôle. Nous avons le pouvoir de changer le cours de notre vie, mais aussi celui de la vie des autres. Mes personnages incarnent cette réalité.

Pensez-vous à l'écriture lorsque vous naviguez ?

I. A. Je ne pense pas à l'écriture, non par manque de temps, car il serait toujours possible de trouver des minutes par-ci par-là, mais plutôt par manque de disponibilité mentale. Notre concentration est entièrement absorbée par la course et le bateau, une préoccupation constante qui tourne en boucle dans nos esprits. Cela n'admet aucune digression. Cependant, cela ne signifie pas que nous ne saisissons rien d'autre, que ce soient des émotions ou des idées, de manière inconsciente. Dans la course au large, il y a beaucoup de moments contemplatifs où nous observons les nuages, par exemple, pour anticiper les conditions météorologiques, et, pendant ces instants, notre esprit est libre de vagabonder, de réfléchir à ce que nous voyons et à bien d'autres choses encore. Tout cela constitue une sorte de coffre aux trésors, où nous puisons quelques joyaux lorsqu'ils nous sont nécessaires. J'ai besoin que les idées mûrissent.

Vous parliez de moments de contemplation que l'on peut avoir

DR

« Je ne suis ni dans le tiroir de l'héroïne de la course au large ni dans celui de la pasionaria de l'environnement. Je ne suis dans aucun tiroir. Je fais simplement ce que je peux avec ma vie »

➢ **en mer : est-ce la même chose lorsque vous écrivez ?**

I. A. Effectivement, il y a de nombreux moments de ce genre. Je ne m'assois pas devant mon ordinateur pour écrire d'une traite pendant des heures. Au contraire, j'ai besoin que les idées mûrissent. Il faut laisser passer quelques jours, parfois même rêver de mon sujet la nuit, pour que les choses se mettent en place progressivement, car je n'ai pas de plan précis. J'ai juste mon sujet, ensuite je me raconte l'histoire à moi-même. Si l'inspiration ne revient pas, il vaut peut-être mieux passer à autre chose, partir faire un tour dans le jardin ou se laisser aller à la contemplation. Je pense que ces moments de réflexion ne sont pas vides, c'est même un luxe aujourd'hui. Nous sommes constamment poussés à être suractifs, à remplir notre emploi du temps minute par minute. Pour ma part, j'estime avoir déjà bien assez à faire. Il y a des moments où nous sommes un peu perdus, mais notre esprit est toujours en mouvement, il ne tourne pas à vide. Il est alimenté par les pensées qui le traversent, que nous utiliserons ou non. Personnellement, je ne peux pas écrire à moitié, ni produire sur commande.

Vous avez pour habitude de dire que nous ne pouvons pas tricher en mer. Est-ce la même chose quand on écrit ?

I. A. Quand nous sommes en mer, que ce soit en course ou non, nous le sommes totalement. Et c'est pareil lorsque nous écrivons. C'est moi, mon ordinateur, et rien d'autre. Je m'investis totalement. Je ne suis pas en train de remplir un formulaire administratif. Si je n'y mets pas tout mon cœur, cela n'a aucun sens, et les lecteurs le ressentiraient sûrement. De ce point de vue, il y a une forme de similitude : nous sommes pleinement présents, avec notre imagination, notre style bien à nous… J'apprécie cette façon de communiquer avec les autres.

Quel est le meilleur endroit pour écrire ?

I. A. Ce serait vraiment dommage de gâcher les moments en mer. Je passe deux ou trois mois par an à naviguer, ce qui, à mes yeux, n'est pas tant que ça, et ce serait vraiment regrettable, lorsque je longe les glaciers lors de mes expéditions au Groenland, de, pour écrire, renoncer à être dehors. J'ai aussi besoin de calme, c'est pourquoi j'écris chez moi. J'ai un endroit bien à moi, sur le canapé du salon face au jardin, avec mon ordinateur portable sur les genoux. Il y a quelque chose de plus humain dans cette ambiance que dans mon bureau. Surtout, je ne veux pas être tentée de consulter mes courriels. J'écris rarement au-delà de trois heures par jour, mais c'est un temps où je ne fais rien d'autre. Je suis plongée dans mon univers, dans ma bulle.

Quelle est votre routine d'écriture ?

I. A. Je relis toujours un peu les deux dernières pages écrites pour me replonger dans l'ambiance. J'avance dans l'écriture même si je ne suis pas entièrement satisfaite, je sais que c'est normal. Si j'attendais de produire une phrase magnifique, je ne finirais jamais. Je compare cela au travail des sculpteurs : ils commencent par une esquisse grossière avant de peaufiner les détails.

Comment vous ressourcez-vous ?

I. A. Mes deux ou trois mois de navigation sont essentiels. Mon histoire, c'est celle de la mer. Être en mer me ressource énormément, je suis dans un environnement que j'adore. Je suis complètement absorbée par cette chose, ce qui est très rafraîchissant. Lorsque nous réglons les voiles ou naviguons entre les glaces, tout le reste semble mis en pause. En général, il n'y a pas ou peu de téléphones portables, sauf lorsque nous sommes près des côtes. Il y a quelque chose de libérateur à être dans un endroit que j'aime, tout en étant coupée du vacarme ambiant. Naviguer et faire une pause sont extrêmement importants pour moi. Le reste du temps, j'aime faire des activités à l'extérieur, comme jardiner ou bricoler sur mon bateau. J'adore, par exemple, passer quelques heures à bord à faire de l'électricité ou de la plomberie. Cela me vide la tête.

Vous avez appris la mer auprès de votre père. Qu'en est-il de l'écriture ?

I. A. Nous étions une famille de grands lecteurs. Quand j'étais petite, il n'y avait pas de réseaux sociaux ni d'ordinateur ; notre maison était presque une caverne remplie de livres. On nous en offrait beaucoup. J'ai découvert toute la collection Arthaud et une multitude de classiques de la littérature. Lorsque nous avons vidé la maison, il y avait environ 20 000 livres, ce qui n'était pas étonnant compte tenu du nombre de personnes qui y vivaient. Au fil du temps, j'ai appris à aimer la lecture autant que la radio, car toutes deux stimulent davantage l'imagination que les images. Les images peuvent être magnifiques, mais il y a quelque chose de spécial à lire une description et à l'imaginer dans sa tête. Cet exercice est, à mon avis, essentiel. C'est pourquoi j'apprécie tant l'écriture, car elle témoigne d'un profond respect pour le lecteur. De plus, je peux poser un livre pendant une minute ou deux heures, selon mon humeur, ce qui est plus difficile à faire lorsque l'on regarde une vidéo.

Quel livre vous a le plus marquée, et pour quelles raisons ?

I. A. J'ai lu presque tous les classiques, comme les œuvres de Jules Verne. Je cite souvent le même livre, car il a été une révélation pour moi sur ce que pouvait être la littérature : *Cent ans de solitude*, de Gabriel García Márquez. En racontant une histoire, quelle qu'elle soit, on parle de la vie, des relations entre les gens, des problèmes politiques contemporains… La littérature permet de refléter ce qui se passe ici et maintenant. C'est le sentiment que, au fond, nous pouvons raconter n'importe quoi et réussir à toucher tout le monde. Pour moi, c'est cela l'essence même de la littérature : comment une histoire parvient à parler

à chacun, à transmettre des témoignages, des valeurs, des idées…

Vous êtes à l'origine de contes musicaux et d'un livret d'opéra. Vos aventures maritimes vous ont-elles inspirée pour cela également ?

I. A. Dans ce cas, il y a une influence maritime, car l'histoire se déroule plus ou moins en Antarctique. Ce choix géographique découle de mes voyages en bateau dans cette région. Bien que cela joue un rôle et s'immisce dans mon écriture, je ne me considère pas comme une autrice exclusivement maritime. Évidemment, mes sources d'inspiration incluent des lieux que j'affectionne, mais mon dernier livre sur Venise n'a pas de thématique maritime prononcée. Je n'axe pas systématiquement mes histoires autour de la mer.

Vous êtes une pionnière des mers, vous semblez ne jamais vous être restreinte dans vos ambitions. Est-ce le cas pour l'écriture ?

I. A. Je n'ai pas demandé la permission de faire le tour du monde, tout comme je n'ai pas pris en considération ce qu'en pensaient les gens. L'écriture, c'est pareil. Peut-être que certains trouvent que j'écris comme un pied. Évidemment, au début, pour les deux ou trois premiers livres, les gens disaient : « C'est la fille qui fait du bateau et qui se met à écrire des livres. » Et c'était vrai. Lorsque j'ai été sur la première liste du Goncourt avec *Soudain, seuls*, cela m'a fait plaisir et m'a permis de sortir un peu de cette case. Parce que nous avons tendance à enfermer les gens dans des cases. Je ne suis ni dans le tiroir de l'héroïne de la course au large ni dans celui de la pasionaria de l'environnement. Je ne suis dans aucun tiroir. Je fais simplement ce que je peux avec ma vie. Certaines choses se mélangent, d'autres restent distinctes. Quand j'ai embarqué sur les bateaux de pêche, il n'y avait pas une seule femme, et dans la course au large, nous étions seulement deux sur cent cinquante… Oui, j'ai un peu mis mon nez là où ce n'était pas habituel. Mais je n'ai pas cultivé cela pour faire taire les autres. J'ai simplement fait ce que j'avais envie de faire.
Les sujets qui m'intéressent, j'essaie de m'y atteler, de travailler dessus et de voir où cela me mène.

DR

Isabelle Autissier à la barre.

La mer reste en quelque sorte le dénominateur commun de vos différentes vies…

I. A. J'ai un peu tourné autour, allant de la navigation pure, sportive, à la science, en passant aussi par la politique et l'environnement, dans une certaine mesure. Je n'ai pas limité mon intérêt à l'océan, même si j'ai rebondi pas mal sur ces questions-là. Oui, la mer reste le pivot de ma façon de vivre. L'avantage de la mer, c'est qu'elle offre une palette infinie d'activités. On peut y trouver de la poésie, du commerce, des découvertes, de l'aventure, de la science… C'est un terrain d'excellence pour tant de choses.

Qualifiez-vous la navigation ou l'écriture comme quelque chose de solitaire ?

I. A. Pendant les vingt dernières années, j'ai navigué quasi exclusivement en équipage, tandis que l'écriture, c'est solitaire au moment de la création, mais ce n'est pas solitaire du tout une fois le livre publié. Après tout, nous écrivons pour nos lecteurs. Ce n'est pas pour voir mon nom sur un livre que je le fais. J'apprécie cette alternance entre les moments de solitude et les moments où l'on est avec les autres.
Les deux aspects m'intéressent.

Vous racontez avoir passé le cap Horn des centaines de fois en imagination avant de l'avoir passé en vrai. La réalité était-elle aussi intense que la songerie ?

I. A. Pas du tout, car il faisait très beau et, étrangement, une petite bulle anticyclonique me procurait un léger vent d'est. Je n'étais pas passée très près, mais j'apercevais nettement sa silhouette. J'ai eu le temps de savourer mon passage du cap Horn, et c'était très agréable.
Ce qui était génial, c'est que, justement, c'était à contretemps. Bien sûr, il m'est déjà arrivé de le passer dans des conditions météorologiques moins clémentes. La mer est toujours pleine de surprises.

Où se fera votre prochaine navigation ?

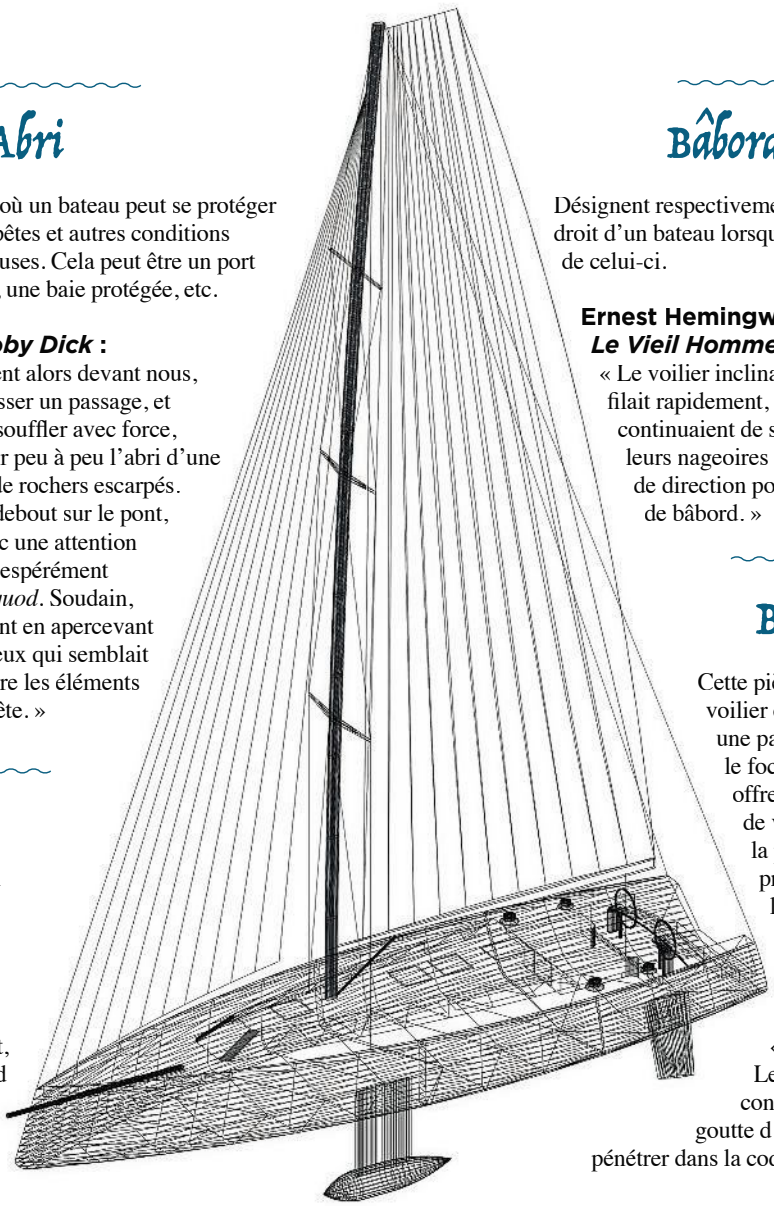
I. A. En Écosse, parce que je traverse toujours cet endroit à toute allure, pressée d'aller ailleurs, et je trouve ça dommage. J'avais envie d'une année un peu plus cool. Je me suis dit que j'allais passer du temps là-haut, tranquillement, entre les Hébrides extérieures, que j'ai envie de découvrir et de redécouvrir…

Propos recueillis par Margaux Rolland

ABÉCÉDAIRE

Les mots de la mer

Aucun métier ne peut s'exercer sans disposer d'un vocabulaire spécifique. L'univers maritime, et plus particulièrement celui de la navigation, ne fait pas exception. Bien que cette langue se transforme au gré des avancées technologiques, son vocabulaire pittoresque conserve des inconditionnels.



Abri

Il désigne un endroit sûr, où un bateau peut se protéger des intempéries, des tempêtes et autres conditions météorologiques dangereuses. Cela peut être un port naturel, un port aménagé, une baie protégée, etc.

Herman Melville, *Moby Dick* :

« Les ondes s'ouvrirent alors devant nous, comme pour nous laisser un passage, et le vent, continuant à souffler avec force, nous permit de gagner peu à peu l'abri d'une petite crique bordée de rochers escarpés. Le capitaine Achab, debout sur le pont, scrutait l'horizon avec une attention fébrile, cherchant désespérément un refuge pour le *Pequod*. Soudain, ses yeux s'illuminèrent en apercevant un promontoire rocheux qui semblait offrir un abri sûr contre les éléments déchaînés de la tempête. »

Amure

Côté du bateau par lequel il reçoit le vent.

Jules Verne, *L'Île mystérieuse* :

« Pencroff appareilla dès le point du jour, et, grand largue et bâbord amures, il put ranger de très près la côte occidentale. »

Bâbord/tribord

Désignent respectivement les côtés gauche et droit d'un bateau lorsque l'on regarde vers l'avant de celui-ci.

Ernest Hemingway, *Le Vieil Homme et la mer* :

« Le voilier inclinait son étrave à tribord et filait rapidement, tandis que les poissons continuaient de suivre, inclinant leurs nageoires pectorales et changeant de direction pour se positionner du côté de bâbord. »

Bout-dehors

Cette pièce est fixée à l'avant d'un voilier et permet d'accrocher une partie des voiles, comme le foc ou le spi. Le bout-dehors offre d'étendre la surface de voile et d'améliorer ainsi la propulsion du navire, principalement lorsque le vent est au portant.

Jules Verne, *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* :

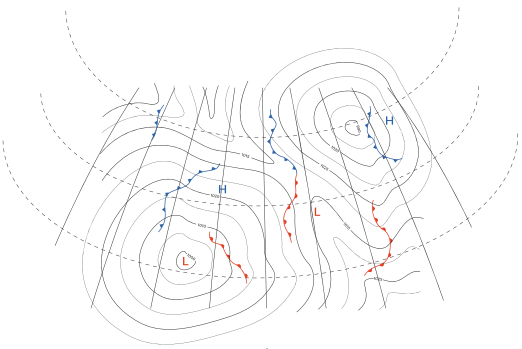
« On rentra le bout-dehors. Les panneaux furent condamnés avec soin. Pas une goutte d'eau ne pouvait, dès lors, pénétrer dans la coque de l'embarcation. »

ISTOCK

Détroit

Passage maritime étroit situé entre deux masses terrestres et connectant deux grandes étendues d'eau.
Ce sont des accélérateurs de courants et de la force des vents. Le détroit de Gibraltar est d'ailleurs particulièrement redoutable en la matière.

Jules Verne,
***Le Pays des fourrures* :**
« De ce côté, le rivage, capricieusement festonné, creusé de criques et d'anses, hérissé de caps aigus et de promontoires abrupts, allait se perdre dans ce confus enchevêtrement de détroits, de pertuis, de passes, qui donne aux cartes des continents polaires un si bizarre aspect. »



Dépression

C'est une zone de basse pression atmosphérique, apportant le plus souvent du mauvais temps.

Bernard Moitessier,
***Cap Horn à la voile* :**
« Le vent a viré au sud-ouest, ce qui, conjugué avec la forte hausse barométrique, indique d'une façon formelle que la dépression s'éloigne de nous. »

Équateur

Son franchissement s'accompagne d'une tradition, en faisant une offrande à Neptune. Il s'agit le plus souvent d'une rasade de champagne pour que le dieu de la mer soit favorable à la suite de la traversée. Le passage d'un hémisphère à l'autre est un moment fort pour les marins.

Jules Verne,
***Le Pays des fourrures* :**
« On but quelques bons coups ce jour-là, et on arrosa le cercle polaire comme on eût fait de l'équateur, à bord d'un bâtiment coupant la ligne pour la première fois. »

Escale

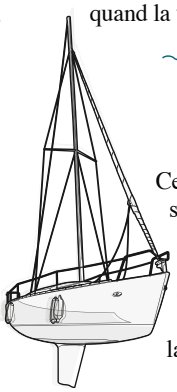
Elle peut être prévue dans un itinéraire, ou bien improvisée en fonction des conditions météorologiques ou des besoins de l'équipage.

Olivier de Kersauson,
***Ocean's Songs* :**
« J'ai choisi ce métier pour aller chercher des notes de musique en mer, pour aller danser un soir d'escale à Fortaleza. Je fais confiance au voyage pour qu'il me conduise dans le tourbillon émotionnel du monde. »

Étrave

C'est l'arrête avant de la coque, celle qui fend la mer. En bois ou en plastique, en résine ou en acier, l'étrave raconte la vie des navires.

J. M. G. Le Clézio,
***Le Chercheur d'or* :**
« Le vent tourbillonne et m'enivre et je sens le goût salé des embruns quand la vague couvre l'étrave. »



Hauban

Ces câbles ou cordages servent à soutenir le mât. Ils font partie intégrante du gréement d'un voilier et sont essentiels pour maintenir la stabilité et la sécurité du mât.

Victor Hugo, *Les Orientales* :
« L'abordage ! l'abordage !/– On se suspend au cordage./On s'élance des haubans./La poupe heurte la proue. »

Horizon

Il fait référence à la ligne imaginaire où le ciel semble rencontrer la mer. L'horizon permet aux marins de surveiller l'environnement autour d'eux afin d'y repérer des obstacles, de détecter d'autres navires ou d'anticiper les changements météorologiques.

Erik Orsenna,
***L'Entreprise des Indes* :**
« Lire ressemble à regarder à l'horizon. D'abord on ne voit qu'une ligne noire.
Puis on imagine des mondes. »

Houle

Mouvement ondulatoire persistant de la surface maritime, résultant d'une perturbation antérieure, telle qu'une tempête, et se manifestant sans bruit ni écume.

Sylvain Tesson,
***Aphorismes sous la lune et autres pensées sauvages* :**
« La houle mord la terre : elle ne lui pardonne pas de briser sa course. »

Large

Zone maritime éloignée des côtes.

Octave Mirbeau,
***Les Eaux muettes* :**
« […] et debout près de la barre, Jean Donnard, grave et sombre, se signa, comme il avait coutume de faire chaque fois qu'il partait vers le large. »

ISTOCK

Mer

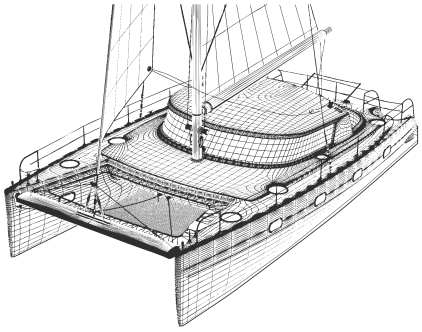
Cette vaste étendue d'eau salée, différenciée en océans et en mers, est synonyme de l'océan mondial.

Jules Verne, *Vingt mille lieues sous les mers* :

« Oui, la mer est tout. Je l'aime ! Elle couvre les sept dixièmes du globe terrestre. Son souffle est pur et sain. C'est l'immense désert où l'homme n'est jamais seul, car il sent frémir la vie à ses côtés. […] Ah ! Monsieur, vivez, vivez au sein des mers. Là seulement est l'indépendance ! Là je ne reconnais pas de maîtres ! Là je suis libre ! »

Poupe/proue

L'une et l'autre symbolisent la partie arrière et avant d'un bateau.



Marcel Proust, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs* :

« […] leurs voiles étaient molles encore du vent qui les avait gonflées […] et, de la proue à la poupe, la courbure de leur coque semblait garder la grâce mystérieuse et flexible de leur sillage. »

Solitaire

Ces navigateurs qui affrontent la solitude en mer, à bord d'un monocoque ou d'un multicoque, pendant plusieurs semaines voire plusieurs mois pour réussir une transatlantique ou un tour du monde.

Florence Arthaud, *Le Figaro* (13 août 1996) :

« Le navigateur solitaire jongle avec le hasard et la technique, le savoir et l'inconnu, l'inné et l'acquis. »

Superstition

Pendant des siècles, la mer a été un milieu mystérieux où l'homme s'aventurait avec crainte. Avant d'embarquer, le marin se munissait de toutes les protections possibles pour conjurer le sort. De ce passé découlent de nombreuses superstitions.

Catherine Poulain, *Le Grand Marin* :

« C'est comme les bateaux verts… De la connerie… La superstition, c'est imbécile, j'suis d'accord, mais j'en ai trop vu de ces bateaux verts qui avaient dérivé vers la côte sans qu'on comprenne pourquoi, s'étaient pris un rocher et partaient au fond avec tout l'équipage… Tu comprends, le vert c'est la couleur des arbres et de l'herbe, ça va attirer ton rafiot vers la terre. »

Traversée

On peut l'associer aux larges étendues, aux alizés qui moutonnent la surface de l'eau, au moment où la terre disparaît et celui où elle apparaît… Mais la traversée signifie aussi se laisser traverser par le temps.

Bernard Moitessier, *Vagabond des mers du Sud* :

« J'ai toujours eu le sentiment que les longues traversées se traduisent chez moi par un nettoyage en profondeur de toutes les salissures amassées pendant un séjour à terre. »

Vent

Le vent est la base même de la navigation à la voile.

Guy de Maupassant, *Sur l'eau* :

« Quel personnage, le vent, pour les marins ! on en parle comme d'un homme, d'un souverain tout-puissant, tantôt terrible, tantôt bienveillant. C'est de lui qu'on s'entretient le plus, le long des jours c'est à lui qu'on pense sans cesse, le long des jours et des nuits. Vous ne le connaissez point, gens de la terre. »

Margaux Rolland

***La Naissance de Vénus*, de Sandro Botticelli (détail, v. 1484).**

GALERIE DES OFFICES/FLORENCE/ITALIE

UNE LANGUE SINGULIÈRE

LA VOILE AU FIL DE LA PLUME

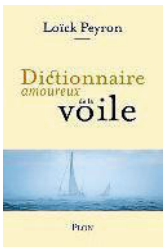
Ce skipper et touche-à-tout prodigieux, au palmarès aussi important qu'éclectique, ne se contente pas d'explorer les océans et de battre des records. Loïck Peyron est l'auteur de plusieurs ouvrages, dont ce *Dictionnaire amoureux de la voile*, coécrit avec le journaliste sportif Jean-Louis Le Touzet.

Du monocoque au multicoque, en passant par le solitaire ou l'équipage, le navigateur a composé ces quelque 500 pages en jonglant entre la théorie et son expérience personnelle. « C'était amusant à écrire », précise-t-il. Loïck Peyron s'est attelé à y démystifier le langage marin et à le rendre compréhensible pour tous, tout en critiquant le snobisme linguistique des experts, qui, selon lui, n'a guère d'utilité en dehors des cercles restreints des loups de mer en activité. Il explique avoir « très vite trouvé, dès [ses] premières lectures et [ses] navigations, la langue des marins profondément singulière ». Il évoque également les moments conviviaux des « inévitables troisièmes mi-temps », où l'on refait le match et l'on discute des « quarts », d'« affaler un spi », de « renvoyer un ris », de « border », d'« abattre » ou de « lofer », autant de termes abscons pour un auditoire profane, selon lui.

FIGURES DE PROUE

Cet acte de foi d'un homme dévoué à l'immensité marine retrace cinq décennies d'histoire de la voile, une période marquée par des « transformations assez incroyables ». Ce conteur hors pair est aussi un vulgarisateur talentueux. Il aborde notamment l'évolution du foil, « cet appendice ou aile profilée, qui permet de générer une sustentation ». Il explique comment les marins, grâce à ces foils, s'affranchissent désormais de la force physique de l'eau et de sa résistance, se rapprochant ainsi du monde de l'aviation. La technologie utilisée sur les bateaux de course illustre cette évolution technologique. Loïck Peyron estime que ces dernières années, la propulsion a subi des changements radicaux. Et d'ajouter : « Il suffit de voir la transformation qui arrive dans le transport maritime pour s'en convaincre. »
Dans son sac de marin, celui que l'on surnomme dans le milieu « le Petit Lutin », a également accumulé de nombreux trophées. À 64 ans, Loïck Peyron a tout gagné, ou presque, dont trois Transats anglaises – course aujourd'hui appelée The Transat CIC –, le Trophée Jules-Verne, la Route du rhum, etc. Tout dans la vie de ce fils de capitaine de marine marchande prend son sens dès qu'il met les voiles, croisant dans son sillage, au gré de ses aventures, d'autres grandes figures de la navigation. Parmi elles, Isabelle Autissier, une « navigatrice, intellectuelle, écrivaine », Florence Arthaud, qui « tient à jamais du patrimoine national », Laurent Bourgnon, qu'il considérait comme « son double », et qui disparut tragiquement en mer en 2015 dans l'atoll de Toau, en Polynésie française. Il mentionne en outre Olivier de Kersauson, un « personnage brillant, aux rapports inflammables, mais absolument indispensable à une corporation », ainsi que Jean Maurel, un « ami très cher. Grand marin. Type extraordinaire [...]. Jean était pour moi comme un faux jumeau ». Et, bien sûr, Éric Tabarly, « entré dans la légende en 1964 en remportant la Transat anglaise devant une autre légende, Francis Chichester ». Il n'oublie pas de recoudre des destins parfois oubliés ou de partager sa réflexion sur la quête de liberté, évoquant tous ceux qui, à une époque donnée, aspiraient à fuir le monde. Car les marins s'accordent à dire que la mer est probablement le dernier endroit où l'on se sent réellement libre.

M. R.



Dictionnaire amoureux de la voile
Loïck Peyron, avec Jean-Louis Le Touzet, 544 p., Plon, 27 €

Un océan de fantasmes

Oh, combien de légendes, combien de krakens la mer a-t-elle suscité dans l'esprit des marins et des écrivains, créant, au côté de l'océan réel, un océan fantasmé peuplé de monstres, semé d'îles fantastiques, où croisent des capitaines souvent fictifs? Dans cette partie, nous avons voulu explorer l'imaginaire océanique pour sa beauté propre, avant de le confronter aux expériences des marins d'aujourd'hui. Des mythologies îliennes cristallisées par Robinson aux élans poétiques de Mallarmé rêvant de rompre les amarres avec le monde, cette mer-là borde encore notre pensée.

BRIDGEMAN IMAGES

Sirènes s'ébattant dans la mer, **Charles-Édouard Boutibonne (1883).**

TOUR D'HORIZON

La mer en quatre temps

Dangereuse et mystérieuse pour les marins antiques, instrument de la providence divine pour leurs successeurs médiévaux, la mer se transforme en route commerciale à la Renaissance avant de devenir, au XIXe siècle, l'objet d'études scientifiques, puis un milieu à protéger.

Illustration pour *Les Travailleurs de la mer,* de Victor Hugo, par François Nicolas Chifflart (éd. 1869).

MAISONS VICTOR HUGO, PARIS-GUERNESEY/CCO PARIS MUSÉES

Bénéfique ou calamiteuse, la mer est inséparable des mythes fondateurs des grandes civilisations nées à l'embouchure des deltas : Indus, Nil, Tigre et Euphrate, etc. Le mythe du Déluge, notamment, cette brusque montée des eaux qu'une divinité aurait ordonnée en punition de l'inconduite des hommes. On le trouve d'abord dans *L'Épopée de Gilgamesh*, saga multiforme forgée dans la Babylonie des XVIIIe et XVIIe siècles av. J.-C., et l'une des premières fictions littéraires jamais écrites. Dans le cours du récit apparaît un certain Outa-Napishtim que le dieu Enki aurait choisi pour qu'il survive à la montée des eaux : « Commence par démolir ton palais et récupères-en le bois, lui ordonne-t-il. […] Utilise-le pour construire ton refuge : une Arche, en forme de cube et répartie sur sept étages. » Outa-Napishtim prélève alors « sur terre un couple de chaque espèce domestique et sauvage ». « L'Arche résiste bien, poursuit *L'Épopée*. La crue l'avait emportée et elle dérivait, bercée par le flot du nouvel océan. » La ressemblance est bien sûr saisissante avec le récit biblique de la Genèse, qui fut composé à partir de 540 av. J.-C. La filiation des mythes grecs et romains avec la légende suméro-babylonienne du Déluge est aussi frappante. Dans *Les Métamorphoses*, du poète latin Ovide (43 av. J.-C.-v. 18 apr. J.-C.), c'est Jupiter qui décide de noyer les hommes avec l'aide de Neptune. À l'issue du récit, « la terre ne se distingue plus de l'Océan : la mer est partout ».

LE MONDE INTERDIT AUX HUMAINS

Dangereuse, imprévisible, punitive… De la plus haute Antiquité jusqu'au Moyen Âge, pour le marin dont l'esquif cabote sans s'éloigner des côtes, la mer demeure un espace hostile où peut éclater à tout moment la colère d'un dieu. Dans l'*Odyssée* d'Homère (VIIIe siècle av. J.-C.), où les naufrages succèdent aux tempêtes, Poséidon fait d'Ulysse le prisonnier de son royaume maritime en lui fermant pendant vingt ans le chemin d'Ithaque. C'est Scylla qui le chasse avec son cri de chien ; c'est Charybde qui engloutit son navire dans de noirs tourbillons : deux « monstres marins » que l'historien grec Thucydide

Au Moyen Âge et à la Renaissance, le naufrage comme manifestation de la volonté divine devient un passage obligé de la vie des saints, en général suivi d'un sauvetage miraculeux

(460-395 av. J.-C.) localisait dans « la passe redoutable » du détroit de Messine. Dans le chant XXVI de *La Divine Comédie* (1303-1321), le Florentin Dante Alighieri (1265-1321) reprend cette image d'une mer vengeresse, le naufrage apparaissant comme le châtiment de l'orgueil démesuré d'Ulysse, qui est de vouloir franchir les Colonnes d'Hercule et atteindre le monde interdit aux humains. Au Moyen Âge et à la Renaissance, le naufrage comme manifestation de la volonté divine devient un passage obligé de la vie des saints. En général, il est suivi d'un sauvetage miraculeux : c'est notamment le cas dans *La Légende des saints Lugle et Luglien,* éditée en 1597, où les deux frères parviennent à rejoindre le rivage grâce à leurs prières à saint Nicolas. Le théâtre médiéval savait mettre en scène ces « évènements dramatiques » grâce à d'habiles appareillages comme dans *Le Mystère de la Passion* (v. 1450) d'Arnoul Grében (v. 1425-v. 1471). La pièce, qui comptait des dizaines de participants, était jouée devant les foules réunies au pied des « échafauds » (tréteaux) sur le parvis des cathédrales.

Avec la diffusion, à partir du XII^e^ siècle, des romans courtois où s'élabore la littérature d'aventures, les péripéties maritimes sont l'occasion de revirements narratifs inattendus. On pense à la fin de « Tristan », un poème en ancien français composé vers 1170 par Thomas d'Angleterre, où Iseut la Blonde, au navire retardé par la tempête, est empêchée de rejoindre son amant Tristan par la perfide Iseut aux Blanches Mains. Dans *Guillaume d'Angleterre* (XII^e^ siècle), un roman en vers de Chrétien de Troyes, le protagoniste perd ses deux fils en mer. Citons encore *Sone de Nansay*, un poème du XIII^e^ siècle où le héros est repoussé par l'orage vers l'Irlande, ou *Huon de Bordeaux,* une chanson de geste de la même période où le héros essuie grain sur grain tout au long de ses aventures. « Pas d'épopée sans une scène de tempête », résume le philosophe Gaston Bachelard dans *L'Eau et les Rêves* (1942), précisant : « L'eau violente est un des premiers schèmes de la colère universelle. »

Avec l'arrivée, au tournant de la Renaissance, de navires capables de cingler sans trop de casse vers l'horizon, l'image de la haute mer s'adoucit quelque peu. Conçue par les Portugais vers 1430, symbole des grandes découvertes, la caravelle permet de conquérir le vaste océan. Le marchand qui s'adonne au commerce maritime doit accepter de confier sa « bonne fortune » à la mer, identifiée à Vénus, qui vogue les pieds posés sur une coquille. Le chroniqueur Froissart (v. 1337-v. 1410) la compare à un « cheval sûr », avec lequel il est aisé de chevaucher : « Lyement et hardiment, fait-il dire à la mer, je suis pour vous. Je vous mettray en havre et en port sans péril. » Recherchant les accents dramatiques des épopées d'antan, les écrivains romantiques remettront au goût du jour le thème de la mer violente et coléreuse. C'est avec un lyrisme digne d'Homère que le vicomte de Chateaubriand (1768-1848) décrit la tempête qu'il essuya à son retour d'Amérique : « Je fus frappé d'un spectacle sublime. […] À la lueur de la lune écornée, qui émergeait des nuages pour s'y replonger aussitôt, on découvrait sur les deux bords du navire, à travers une brume jaune, des côtes hérissées de rochers. La mer boursouflait ses flots comme des monts […]. » Son contemporain Alphonse de Lamartine (1790-1869) recycle à sa façon le thème de la vengeance divine : « Aussi libre que la pensée, écrit-il dans ses "Adieux à la mer"./Tu brises le vaisseau des rois./Et dans ta colère insensée./Fidèle au Dieu qui t'a lancée./Tu ne t'arrêtes qu'à sa voix. » Même Victor Hugo (1802-1885), qui évoque pourtant dans *Les Travailleurs de la mer* (1866) un joyau du progrès mécanique, le bateau à vapeur la *Durande*, fait disparaître son héros Gilliatt dans les flots impétueux de l'Océan, tandis que sa bien-aimée fuit à bord du sloop *Cashmere*…

UN GENRE À PART ENTIÈRE

Il faut attendre Jules Verne (1828-1905) et le triomphe annoncé du progrès sur dame Nature pour voir l'océan se muer en terrain de découverte scientifique : océan Pacifique dans *Les Enfants du capitaine Grant* (1868), Atlantique dans *Le Rayon vert* (1882), mer souterraine dans *Voyage au centre de la Terre* (1864) ou mer artificielle créée en plein désert par des ingénieurs dans *L'Invasion de la mer* (1905). L'émerveillement s'accorde ici avec les principes du darwinisme. Dans *Vingt mille lieues sous les mers* (1869-1870), le sous-marin du capitaine Nemo permet au professeur Aronnax de classer, à la manière du naturaliste, une multitude d'espèces marines dont l'énumération enchantait l'écrivain Michel Butor.

De *La Croisière du « Snarck »* (1911), de Jack London, jusqu'aux derniers voyages d'Isabelle Autissier en passant par l'expédition menée en 1947 par l'anthropologue, archéologue et navigateur norvégien Thor Heyerdahl sur le *Kon-Tiki*, les récits de voyage maritimes sont devenus depuis un genre à part entière, parfois cantonné à une littérature de témoignage exaltant la performance sportive. Elle côtoie une autre littérature, où la mer est vue comme un enjeu politique : espace fragile à protéger (« En détruisant la baleine […], êtres inoffensifs et bons, vos pareils commettent une action blâmable », prévenait déjà Jules Verne) ou futur linceul pour qui est assez fou pour la traverser. Sur ce dernier point, on ne saurait trop conseiller la lecture des sonnets pour les boat people, de Sabine Huynh, un livre poignant paru en mai dernier chez Bruno Doucey sous le titre *Prendre la mer* : « Sur ce bateau de pêche, partir les mains vides, les doigts éternellement noués à ceux des êtres, aimés, les yeux scrutant une ligne illisible./Offrez-nous un horizon où poser les yeux. »

Jean-François Paillard

Jason

Héros fameux de la mythologie grecque, Jason est le fils d'Éson, roi d'Iolcos, en Thessalie. Son père est dépossédé du trône par son oncle Pélias. Jason le revanchard, qui a été élevé par le centaure Chiron, est sommé par l'usurpateur de rapporter la Toison d'or – celle d'un mythique bélier ailé. Avec les Argonautes (un groupe de héros dont la composition varie suivant les sources), Jason embarque à bord de l'*Argo*, un navire pas comme les autres : construit avec l'aide d'Athéna, protégé par la déesse Héra, il est notamment doté de dons de parole et de voyance, car il est fait d'un bois de chêne sacré. La quête des Argonautes a fait l'objet de nombreux récits. Jason, qui mourra en recevant sur la tête la proue détachée de l'épave de l'*Argo*, sera honoré en Grèce comme patron de la navigation.

***Jason portant la Toison d'or,* de Michele Cortazzo (1833).**

À L'AFFICHE

Marins de papier

La mythologie et tous les arts narratifs offrent des figures d'aventuriers qui viennent enchanter la banalité d'un quotidien terre à terre. Tempêtes, naufrages, chasses au trésor, baleines et cannibales… Ou comment affronter son destin.

Sindbad

« Le premier voyage de Sindbad le marin » (carte, 1895).

Personnage emblématique d'un conte d'origine irakienne qui, selon les spécialistes, peut être intégré ou non aux *Mille et Une Nuits*, ce riche marchand de Bagdad raconte à un interlocuteur homonyme comment il a fait fortune en parcourant les mers. L'histoire mouvementée de ses sept voyages, fréquemment émaillée de naufrages, consiste en une suite d'aventures sur des îles mystérieuses peuplées de sauvages cannibales, d'hommes-oiseaux maléfiques, de serpents géants et autres redoutables créatures. Ces aventures se soldent souvent par la découverte de trésors faramineux. Des scientifiques ont tenté de reconstituer le cadre géographique exact des pérégrinations du marin ; ils ne sont pas tombés d'accord. Tous, cependant, indiquent qu'il a sillonné l'océan Indien, de Sumatra au Sri Lanka.

Ned Land

Le harponneur québéquois Ned Land, par Édouard Riou (1870).

Land ? Curieux nom pour un marin. Ami du professeur Pierre Aronnax dans le *Vingt mille lieues sous les mers* de Jules Verne, le rugueux Ned, un colosse taiseux par nature mais capable de colères spectaculaires, est un harponneur originaire du Québec. Et un coriace ! « Il fallait être une baleine bien maligne, ou un cachalot singulièrement astucieux pour échapper à son coup de harpon. » Aronnax, fasciné par ses récits, voit en ce grand connaisseur des espaces sous-marins une sorte d'« Homère canadien, chantant l'*Iliade* des régions hyperboréennes ». « L'air grave, peu communicatif », Ned Land n'aime pas beaucoup le capitaine Nemo, et n'a aucune envie de rester enfermé à bord du *Nautilus*. La vie sous la mer lui mine le moral. Car ce grand chasseur, avant tout, a soif d'air libre et de liberté.

WIKIPEDIA - AKG-IMAGES - JULES VERNES "VINGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS" (1866-1869).

Terence Stamp, dans *Billy Bud* (1962).

Billy Budd

Héros éponyme du dernier roman de Herman Melville (l'auteur de *Moby Dick)* – retrouvé près de trente ans après la mort de son auteur dans une version non corrigée –, le jeune Billy est l'innocence personnifiée, la perfection faite homme. Son seul défaut ? Sous le coup de l'émotion, il bégaie. Enrôlé de force en tant que gabier de misaine sur un navire de guerre, il séduit tout le monde par sa beauté et sa personnalité lumineuse. Tout le monde sauf le capitaine d'armes John Claggart, jaloux comme un pou. Accusé à tort de fomenter une mutinerie, Billy, bouleversé, tue accidentellement Claggart et est condamné à la pendaison. Avant que la sentence soit exécutée, il a le temps, dans une scène particulièrement poignante, de bénir le capitaine du vaisseau, ce qui, paradoxalement, épargne à ce dernier une rébellion de l'équipage.

L'aventurier dessiné par Hugo Pratt.

Corto Maltese

Créé en 1967 par le dessinateur et scénariste italien Hugo Pratt, Corto Maltese connaît des débuts discrets : il n'est alors que l'un des personnages de *La Ballade de la mer salée*. Dans cette histoire, naufragé, il est découvert par des marins – seul sur un radeau, pieds et poings liés. En douze albums et quelques suites signées d'autres auteurs, on en apprend plus sur ce mystérieux séducteur, solitaire et romantique, volontiers ironique. Né en 1887 sur l'île de Malte, d'une mère gitane et d'un père britannique, Corto Maltese, « gentilhomme de fortune », est un capitaine de la marine marchande et un aventurier accompli, épris d'exotisme, en prise avec les convulsions de son époque. Ses périples le mènent de Hong Kong à Venise en passant par l'Afrique, la Perse ou l'Irlande.

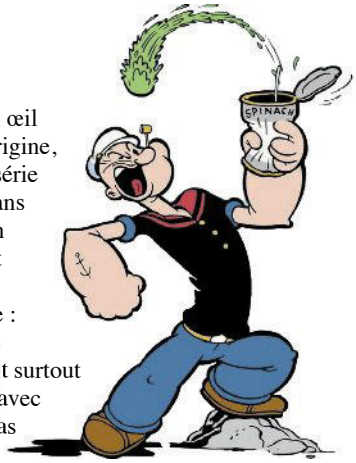
Le Loup des mers

Loup Larsen, personnage principal du *Loup des mers* – roman de Jack London publié aux États-Unis en 1904, après le succès de *L'Appel de la forêt* –, est, apparemment, inspiré d'un véritable marin, le peu commode Alexander McLean. On n'aurait pas aimé le connaître. Car ce Loup, capitaine de la goélette *Le Fantôme*, est un individu brutal, arrogant et dénué de morale. En l'opposant au distingué Humphrey Van Weyden, un délicat lettré, Jack London creuse le concept du surhomme de Nietzsche. Massif, primitif, presque animal, Loup Larsen est un parfait sociopathe, indifférent à la volonté et aux souffrances d'autrui. Humilier, brutaliser, et même tuer ne lui pose aucun problème. Le récit s'achève sur une terrible confrontation entre lui et Van Weyden. Quelle philosophie l'emportera ?

Le roman de Jack London a été adapté librement en bande dessinée par Riff Reb's (2012).

Popeye

Le nom de Popeye fait référence à son œil écarquillé *(pop eye*, en anglais). À l'origine, il est le personnage secondaire d'une série de strips signés E. C. Segar, publiés dans le *New York Evening Journal*. Dans un numéro de janvier 1929, Castor Oyl et Ham Gravy cherchent un marin pour partir à l'aventure. Ils trouvent Popeye : un gaillard colérique, doté d'une force herculéenne (l'histoire des épinards est surtout mentionnée dans les dessins animés), avec une ancre tatouée sur chaque avant-bras et une petite pipe en maïs au coin des lèvres. Assez fruste, recourant à une syntaxe approximative, Popeye est amoureux d'Olive Oil, qu'un méchant cherche à lui ravir. Les hypothèses sur la genèse du personnage se contredisent. Frank Fiegel, un bagarreur originaire de la même ville que Segar ? Ou Olaf Olsen, un pêcheur de Santa Monica ?



***The Sailor Man*, créé en 1929.**

Edmond Dantès

Tout le monde connaît l'histoire du comte de Monte-Cristo, né Edmond Dantès (qui, par la suite, prendra, entre autres, Sindbad le marin pour pseudonyme), injustement emprisonné au château d'If alors qu'il est sur le point de se marier. Parvenant à s'échapper après quatorze années de captivité, l'homme, à présent riche d'un fabuleux trésor, est prêt à se venger de ses ennemis. Ce que l'on a oublié, peut-être, c'est que ce brave Edmond est, au commencement, un marin – un officier de 19 ans revenant d'un voyage à bord du *Pharaon*, qui a remplacé avec talent le capitaine emporté par une fièvre. À son arrivée à Marseille, l'armateur promet de le nommer aux plus hautes fonctions. C'est le début des ennuis pour Dantès, dont l'ascension suscite bien des jalousies…

Illustration de Gustave Staal (éd. 1888).

Fabrice Colin

GLASSHOUSE/AKG-IMAGES - CORTO MALTESE © 2024 CONG S.A., SUISSE. TOUS DROITS RÉSERVÉS - RIFF REB'S/SOLEIL. STUDIO FLEISCHER - WIKIPEDIA.

TERRE !

À chaque marin son île au trésor

Le rapport des navigateurs aux îles est intime et multifacette. Celles-ci représentent à la fois des repères essentiels, des sources de danger ou encore des refuges bienvenus. De là une sorte d'attirance complexe pour ces oasis de verdure au milieu de l'immensité bleue. Témoignages de Yann Eliès, Loïck Peyron et Yann Quenet, que l'on retrouve réunis dans un entretien p. 40-43.

Dans l'immensité des océans, le ciel s'entremêle souvent à l'horizon sans fin. C'est dans ce théâtre naturel que prennent vie d'incroyables aventures. Dans cet univers où la solitude et l'isolement sont des compagnons constants, les marins, imprégnés de l'odeur du sel et du vent, repoussent sans cesse les frontières de l'humain. Si la terre semble offrir refuge et sécurité, elle revêt pour les navigateurs le visage de l'adversité ultime. Le plus grand péril pour certains. « Le large est très souvent associé à l'angoisse, confie Yann Quenet. Alors qu'en pleine mer on peut rester des jours à dériver, nous ne sommes pas en danger. La terre, c'est là où se trouvent les menaces : les rochers, les marées, les bateaux de pêche, etc. En général, les naufrages se produisent près des côtes. » Yann Eliès, qui a pris part à deux éditions du Vendée Globe, en 2008 et en 2016, se remémore une expérience vers l'île de Tristan da Cunha, nichée dans

l'océan Atlantique sud et faisant partie du territoire britannique d'outre-mer de Sainte-Hélène : « Un matin, alors que j'échangeais avec un autre coureur, il m'informe que son radar a émis une alerte indiquant qu'il se trouvait à moins de 4 milles d'une côte. Je consulte alors ma carte, ignorant qu'une île se trouvait à cet endroit. Je n'avais pas activé mon radar. J'étais tranquillement en train de dormir lorsque je suis passé à proximité. » Ce passionné d'ornithologie était pourtant surpris de se réveiller entouré d'oiseaux. « Je trouvais ça hyper-sympa d'en voir et d'être accompagné. Évidemment, lors des navigations hauturières, leur présence signifie qu'il y a une terre dans les parages. Il existe bien quelques espèces qui vivent en mer, comme les albatros, mais c'est rare. » Afin de prévenir les naufrages, des navigateurs expérimentés partagent leurs conseils précieux avec les plus jeunes. Cependant, cette précaution n'est pas infaillible. En 2014, lors de la Volvo Ocean Race – une course autour du monde en équipage avec escales –, l'un des sept concurrents s'est échoué sur le récif de Saint-Brandon, à 400 kilomètres de l'île Maurice.

> « La terre, c'est là où se trouvent les menaces : les rochers, les marées, les bateaux de pêche, etc. En général, les naufrages se produisent près des côtes »
>
> **Yann Quenet**

DE L'EXPLORATEUR AU CROISIÉRISTE

Les îles se dressent telles des sentinelles pour ces coureurs au large. Elles sont les gardiennes du dernier souffle de terre, à l'instar de la Nouvelle-Zélande avant le grand saut dans le Pacifique. Une fois dépassé le promontoire rocheux du cap Palliser, les concurrents se retrouvent isolés, à proximité du point Nemo, l'endroit le plus éloigné de toute terre. Yann Eliès résume cette expérience en quelques mots : « Il y a un pincement en franchissant la terre. À chaque fois, tu te dis aussi que c'est peut-être la dernière fois que tu la vois avant l'arrivée. » Cet amour contrarié se prolonge lorsque l'étrave du voilier s'approche de certaines îles. Il est alors nécessaire de les remettre en perspective pour mieux comprendre les défis auxquels les navigateurs sont confrontés. En effet, plusieurs d'entre elles s'élèvent à plus de 2 000 mètres et peuvent influencer les phénomènes météo jusqu'à 1 000 kilomètres de distance. « Les Canaries et le Cap-Vert sont les îles où mes navigations auront été les plus complexes, développe Yann Eliès. Ces archipels posent des défis uniques en raison de la complexité météorologique et des configurations de vent changeantes. Car les effets de dévent sont accentués parfois par l'alignement des îles, entraînant des déséquilibres notables et des phénomènes potentiellement risqués pour la stratégie de navigation. »

Les îles du Pacifique offrent de véritables paysages de cartes postales, mais elles peuvent aussi se révéler de redoutables pièges pour les moins expérimentés en raison des nombreux récifs coralliens qui les entourent. Les passes, souvent parcourues par de forts courants, ajoutent une difficulté supplémentaire. « L'arrivée sur la terre ferme demande beaucoup de concentration à cause de ces barrières de corail ; surtout après avoir navigué pendant une longue période en pleine mer, souligne Loïck Peyron. Ça manque cruellement de relief ; or le relief est important pour des marins sans moyen de navigation. Ce qui expliquait à l'époque les gars postés en haut des mâts. » Il est indéniable que le volet compétition se distingue de celui de la plaisance, avec son côté idyllique qui fait rêver chacun d'entre nous. « En croisière, le vrai bonheur, c'est de naviguer d'île en île et de choisir d'en faire le tour, raconte Loïck Peyron. Il y a toujours un côté abrité et un qui ne l'est pas. Ça peut souvent servir d'escale. C'est un bout de terre pour un marin dont l'univers est constamment en mouvement. »

La classification d'Aristote résonne encore aujourd'hui : « Il y a trois sortes d'hommes, les morts, les vivants et ceux qui vont sur la mer. » Certains y passent de nombreuses semaines avant de voir l'horizon s'ouvrir sur des terres suspendues dans l'eau. Yann Quenet, qui associe habituellement la terre au danger, garde un souvenir ému de son arrivée aux îles Marquises. « Certainement mon plus merveilleux souvenir en mer, s'ébaudit-il. Un archipel posé au milieu du Pacifique qui apparaît ainsi à l'horizon. On a du mal à y croire. C'est complètement irréel. Ces instants les transforment presque en îles enchantées. Et puis, il y a ces parfums qui nous reviennent. L'odorat renaît. »

Le nez, à condition d'être sous le vent, détectera avant l'œil la proximité d'une terre. Ces fragrances de résineux, de terre humide, de sables épicés… sont les signes d'un retour à la civilisation. Le navigateur quitte alors un univers pour un autre. Et Loïck Peyron d'ajouter : « Nous ne sommes pas des animaux marins, il nous faut donc de temps en temps revenir à la terre. » Des terres qu'ils n'ont quelquefois pas le temps de fouler, notamment lorsqu'ils avalent les milles en quête de podium. Nourrissant un peu de frustration lorsqu'ils longent les côtes. « En mer, tu as l'impression que les îles sont constamment sur ton chemin pour t'ennuyer. En même temps, lorsque tu passes à proximité, tu te retrouves le nez dehors, scrutant l'horizon dans l'espoir d'apercevoir quelque chose, un arbre, un caillou, détaille Yann Eliès. Ça attire forcément. Tu as envie de la voir. Mon côté explorateur et croisiériste espère pouvoir un jour y faire escale. »

L'imaginaire joue un rôle primordial dans la magie de ces lieux. Comme l'île Cocos, connue des marins qui rêvent, selon Loïck Peyron. « Mon attirance pour cet atoll est née des récits de croisière que je lisais gamin. Je fantasmais sur cette île, extrêmement préservée. Je ne saurais dire pourquoi. C'était mon île de jeune Robinson Crusoé, que j'imagine encore vierge, imprégnée de la légende d'un fameux magot enterré là-bas. » À chaque marin, son île au trésor, un havre de paix façonné par ses rêveries ou révélé au gré de ses voyages.

Margaux Rolland

PEXELS-THIAGOMOBILE

MUSÉE NATIONAL ARCHÉOLOGIQUE D'ATHÈNES

LES ÎLES *mythiques*

L'ODYSSÉE
d'Homère (VIIIe s. av. J.-C.)

Nous commencerons par cette œuvre fondatrice de notre littérature : l'*Odyssée*, ou le retour chez lui d'Ulysse, héros de la guerre de Troie. Il mettra dix ans à regagner Ithaque. Si cette île existe bel et bien, tout comme l'île du Soleil, qui semble être l'actuelle Sicile, les vingt-quatre « chants » qui constituent l'épopée présentent des lieux fictifs. Ééa, par exemple, l'île de la magicienne Circé, où Ulysse accoste au chant X. Une île sans hommes, puisque Circé les a transformés en animaux. Ou encore Ogygie, sur laquelle vit Calypso, la nymphe de la mer qui, par amour, y retiendra Ulysse pendant sept ans.

L'ÎLE *irrationnelle*

L'INVENTION DE MOREL
d'Adolfo Bioy Casares (1940)

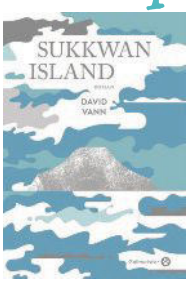
Ce classique de la littérature fantastique du XXe siècle raconte les errements d'un homme qui, condamné à perpétuité (jamais on ne saura la nature précise de son crime), fuit et trouve refuge sur une île du Pacifique. Déserte, pense-t-il. Un lieu dominé par une immense villa, au loin. Un antre où un certain Morel a réuni un groupe d'estivants qui se promènent, parlent, dansent, et sont perpétuellement en transe. Le roman est le journal de bord du condamné. Le récit, tout en restant ce journal de bord, devient comme le personnage : irrationnel, versant dans le fantastique et la démence.

OASIS OU PRISON

Le tour des îles qui n'existent pas

Épopées, romans d'aventures, récits d'atmosphère, livres à suspense… Balade à travers des confins inventés par les classiques et les modernes.

L'ÎLE *coupable*



SUKKWAN ISLAND
de David Vann (2008)

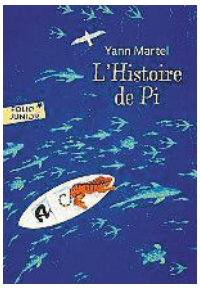
Une île sauvage du sud de l'Alaska, accessible uniquement par bateau ou par hydravion, constituée de forêts humides et de montagnes escarpées. C'est ici que Jim décide d'emmener son fils de 13 ans pour vivre une année durant dans une cabane isolée. Le séjour devient un cauchemar. Ici, la nature et la permanence des éléments sont le miroir (noir) des culpabilités d'un père. Couronné par le prix Médicis étranger en 2010, *Sukkwan Island* révélait l'Américain David Vann en France.

L'ÎLE DES *transplantés*

L'ÎLE DU DOCTEUR MOREAU, DE DON TAYLOR, 1977/MGM

L'ÎLE DU DOCTEUR MOREAU
de H. G. Wells (1896)

C'est une île des mers du Sud, peuplée de créatures « extraordinairement laides », et pour cause : ce sont des « hommes-bêtes », issus de greffes et d'expériences opérées par le docteur Moreau et son assistant. Une île où arrive Edward Prendick, après un naufrage dont il est le seul survivant. Ici, Moreau est le « maître » de ses créatures. Mais, quand celles-ci tuent le docteur, Prendwick reste seul face aux « hommes-bêtes »… Une dissection à cœur ouvert, pour la première fois à l'échelle d'une île, du rapport homme-animal.



L'ÎLE
carnivore

L'HISTOIRE DE PI
de Yann Martel (2001)

Autre naufragé littéraire, le fameux Piscine Molitor Patel, surnommé Pi Patel, parti des Indes, qui se retrouve coincé sur un canot de sauvetage avec un tigre du Bengale. Durant ses errances, il accoste sur une petite île du Pacifique, un havre de paix couvert de verdure, de bassins d'eau douce et de plantes mystérieuses. Mais Pi découvre bientôt qu'il s'agit d'une île flottante, et surtout carnivore : ses plantes sécrètent une substance acide qui dissout les chairs dont elles se nourrissent…

L'ÎLE
Liberté

L'ÎLE MYSTÉRIEUSE **de Jules Verne (1875)**

Les États-Unis, en pleine guerre de Sécession. À Richmond, capitale de la Confédération sudiste, cinq prisonniers s'échappent en ballon. Pris dans un ouragan, ils s'échouent sur une île en apparence déserte : ils la baptisent « île Lincoln », du nom de leur président. Bien que démunis, ils s'installent dans ces lieux qu'ils pensent apprivoiser et qui semblent s'humaniser. Dès lors, soit nos individus se sédentarisent, soit ils s'animalisent…

L'ÎLE ENGLOUTIE
d'une entité cosmique

L'APPEL DE CTHULHU **de H. P. Lovecraft (1928)**

Cette cité engloutie dans les flots du Pacifique se nomme R'lyeh. Elle est semée de « pierres verdâtres, cyclopéennes », assemblées « selon une géométrie non euclidienne ». C'est la demeure du grand Cthulhu, entité extraterrestre révérée comme un dieu, dont le réveil sonnera le glas de l'humanité. Située à un jour de l'île de Ponape (aujourd'hui Pohnpei, en Micronésie), dont les ruines alors mystérieuses fascinaient Lovecraft, R'lyeh est citée dans de nombreux textes.

L'ÎLE DES
comptes

ILS ÉTAIENT DIX
(OU DIX PETITS NÈGRES)
d'Agatha Christie (1939)

Pour la traduction française, cette île a été rebaptisée en 2020 lors du changement de titre du roman. Auparavant, c'était sur l'île du Nègre que se déroulait l'intrigue de *Dix petits nègres*. Désormais, l'île du Soldat (imaginée le long de la côte du Devon en Angleterre) sert de cadre à *Ils étaient dix* – qui demeure le roman à énigmes le plus connu d'Agatha Christie. De tout temps, le titre a donc désigné le nombre des victimes… qui sont autant de coupables, et se voient châtiées pour leurs crimes par un assassin caché parmi eux.

L'ÎLE
traumatique

W OU LE SOUVENIR D'ENFANCE
de Georges Perec (1975)

Nous sommes dans le midi du monde : à l'extrême sud de l'Amérique du Sud. W est une île composée de quatre villages, comme quatre points cardinaux. Ses habitants sont répartis selon trois classes sociales, au nom de compétitions athlétiques : les Olympiades, les Spartakiades et les Atlantiades. Tous descendent de colons qui, dit-on, se seraient établis au XIXe siècle. Une parfaite société hygiéniste ? Dans *W ou le Souvenir d'enfance*, Perec raconte cette île-pays, dont l'histoire est liée à celle de deux enfants qui, comme Perec, ont perdu leur famille durant la Shoah.

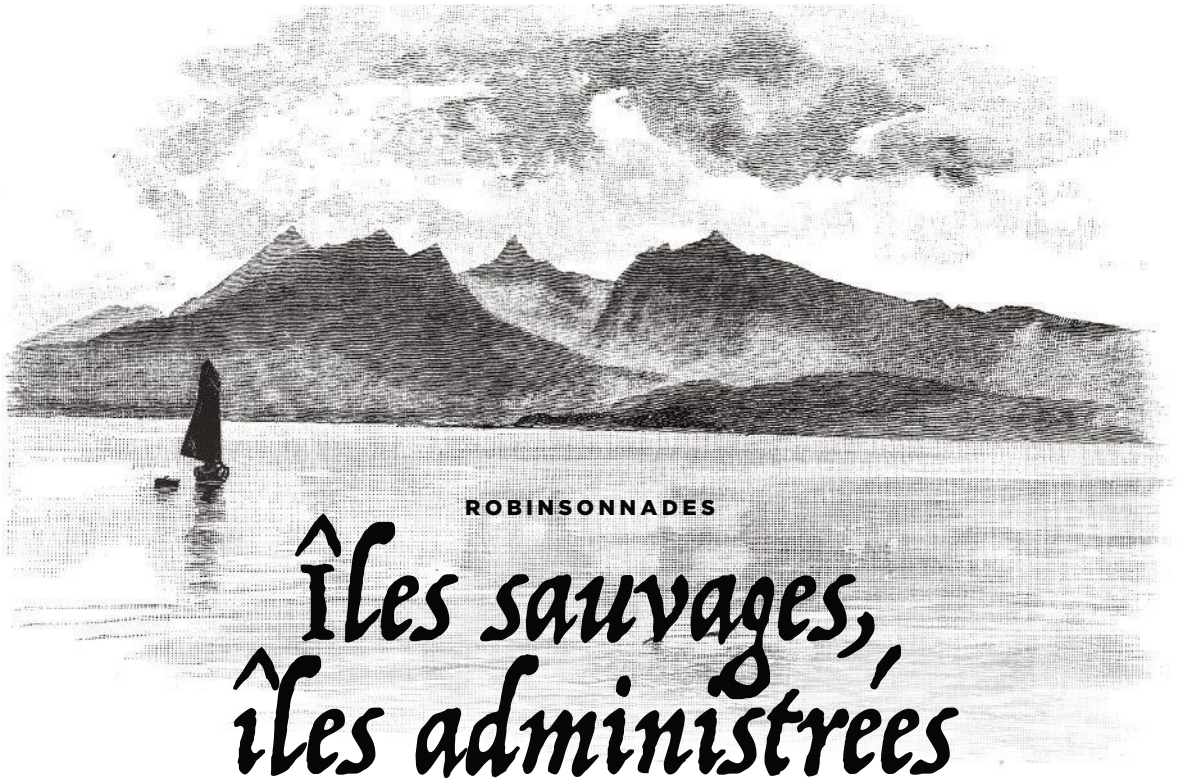
LA PETITE ÎLE
au grand secret

HARRY POTTER ET LE PRISONNIER D'AZKABAN
de J. K. Rowling (1999)

Troisième volume de la saga *Harry Potter,* ce roman raconte la course contre la montre entre Sirius Black, évadé de l'île-prison d'Azkaban, et le jeune Harry, que l'on dit au départ menacé par le fugitif. Ni Potter ni le lecteur n'iront à Azkaban, un lieu qui ne sera présenté que lors de rares descriptions. De puissants sortilèges protègent ce minuscule îlot, rendant impossible sa localisation (il serait au large des côtes britanniques), ce qui permet de projeter sur lui bien des fantasmes.

Hubert Artus

L'ÎLE MYSTÉRIEUSE, DESSIN DE JULES FÉRAT/WIKIMEDIA COMMONS - *L'APPEL DE CTHULHU*, ILL. PAR SOFYAN SYARIEF/WIKIMEDIA COMMONS - SÉRIE *ILS ÉTAIENT DIX* DE CRAIG VIVEIROS/TODD ANTONY/BBC - *LE PRISONNIER D'AZKABAN*, 2007/WARNER BROS



ROBINSONNADES

Îles sauvages, îles administrées

Grâce à leurs pouvoirs isolants, les îles fournissent d'excellentes éprouvettes pour romanciers voulant étudier, en partant d'un microcosme, la nature humaine ou les modèles de société. La preuve avec Daniel Defoe, Michel Tournier et William Golding.

Même lorsque nous n'avons pas lu Daniel Defoe, nous croyons tous connaître l'histoire de Robinson, naufragé emblématique, dont les aventures ont accouché du genre littéraire des « robinsonnades ». Nous résumons *Robinson Crusoé* à un roman de survie, ce qui est exact, mais nous oublions qu'il peut se lire comme un manifeste en faveur des Lumières britanniques, où les pouvoirs de la raison et la providence divine sont loués de concert.

LES VERTUS DE LA RAISON ET DE LA FOI CHRÉTIENNE

Rappelons les faits fictifs en retournant au texte, vieux de trois siècles. Après diverses tribulations exotiques, l'aventurier Robinson fait naufrage et se retrouve isolé – croit-il – sur une île perdue à l'embouchure de l'Orénoque. Il désespère (« aussi tombai-je dans une si terrible désolation d'esprit, que pendant quelque temps je courus çà et là comme un insensé »), mais pas longtemps : l'épave du navire se révèle « le plus grand magasin d'objets de toutes sortes, qui, sans doute, eût jamais été amassé pour un seul homme ». Mieux : attendu « que tout homme qui base chaque chose sur la raison, et juge des choses le plus raisonnablement possible, peut, avec le temps, passer maître dans n'importe quel art mécanique », Robinson se fait successivement, et dans cet ordre, charpentier, chasseur, dresseur (de chevreaux et de perroquet), paysan, boulanger, potier… et ses apprentissages sont racontés de manière détaillée et crédible. Comme la providence divine veille sur lui, il découvre aussi une Bible dans un coffre à tabac, dont la lecture l'amène à la repentance – et à juger son sort finalement confortable.

En somme, Robinson se comporte dans l'île en propriétaire, conformément à la pensée chrétienne ; il se surprend à songer : « […] j'étais roi et seigneur absolu de cette terre, […] j'y avais droit de possession ». Puis il sauve un « sauvage » des mains d'autres « sauvages » qui viennent périodiquement sur l'île se livrer à des banquets cannibales. Il le baptise Vendredi, lui trouve « l'expression douce et molle d'un Européen » (pour Robinson, c'est un compliment) et s'attache à le civiliser (c'est-à-dire à l'européaniser) avec succès. Voilà les vertus de l'époque assises et démontrées par l'exemple : si Robinson survit, c'est grâce à la raison. S'il ne devient pas fou de désespoir, c'est grâce à sa foi chrétienne (dont la conversion de Vendredi prouve l'universalité). Au passage, Robinson apprend la mesure et la miséricorde (lorsqu'il se refuse le droit de massacrer les cannibales, en songeant qu'ils

CANNASUE/ISTOCK

commettent leurs crimes de manière innocente puisque Dieu les a laissés dans l'ignorance)… Européanocentré, dirions-nous aujourd'hui – mais faut-il reprocher aux hommes d'hier de souscrire aux préjugés de leur temps ?

RÉÉCRITURE ET RECIVILISATION

En 1948, un jeune aspirant écrivain nommé Michel Tournier suit les cours que donne l'anthropologue Claude Lévi-Strauss au musée de l'Homme sur la pensée sauvage et se lance dans la réécriture du *Robinson* de Defoe pour en tirer une leçon inverse. Comme l'original, son Robinson commence par mettre l'île en coupe réglée, légifère, se dote d'un calendrier, écrit son « logbook », apprend mille savoirs techniques. Il instaure même une cérémonie du lever de drapeau – ce qui va dans le sens de Defoe. Il baptise son île – Speranza, « espérance » – quand celle de Defoe reste innommée. Il rencontre Vendredi dans les mêmes circonstances, tente de le civiliser. Mais le Vendredi de Tournier, quoique d'une « docilité parfaite », est un peu moins apte à la soumission que celui de Defoe. Un jour, il chipe la pipe de son « maître » pour s'en aller fumer dans la grotte où Robinson conserve la poudre sauvée du naufrage. Tout ce qu'a édifié Robinson se volatilise dans l'explosion. Dès lors, c'est Vendredi qui va civiliser Robinson.

Le Robinson de Defoe apprend à Vendredi à se vêtir ? Le Vendredi de Tournier apprend à son ancien maître à vivre nu (« D'abord apeuré, recroquevillé et laid, il s'était épanoui peu à peu »). Robinson habitait une « île administrée » dont il percevait parfois l'absurdité ; Vendredi va lui révéler une île différente, poétique et métaphysique. Et quand le Robinson de Defoe évangélise Vendredi, le Vendredi de Tournier révèle à Robinson une façon si radicalement différente d'être au monde que ce bon chrétien en viendra à prier le soleil : « Soleil, es-tu content de moi ? Regarde-moi. Ma métamorphose va-t-elle assez dans le sens de ta flamme ? » Désormais, il ne s'agit plus de domestiquer les chèvres de l'île, mais de se confronter à un grand bouc, Andoar, préalablement érigé en mythe, pour le changer en cerf-volant musical. Il ne s'agit plus de fabriquer des outils efficaces, mais de tailler une flèche si longue qu'une fois tirée, elle n'est jamais retombée, pourra-t-on prétendre. En réécrivant *Robinson*, Tournier montre que la vie « sauvage » permet à l'individu de s'épanouir, de faire corps avec le monde d'une façon inimaginable pour l'homme civilisé. Cette vie sauvage a ses cruautés – Robinson verra ainsi Vendredi amputer une tortue de sa carapace pour s'en faire un bouclier. Mais elle est à la fois jeu, travail, métaphysique et poésie en actes. Qui vit ainsi ne verra plus le temps filer et ne connaîtra plus le spleen des « civilisés » : « La plupart du temps, Vendredi ne faisait rien – et jamais l'ennui ne venait troubler le ciel de son immense et naïve paresse. »

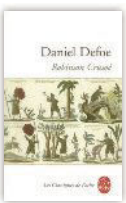
Quand le Robinson de Defoe évangélise Vendredi, le Vendredi de Tournier révèle à Robinson une façon si radicalement différente d'être au monde que ce bon chrétien en viendra à prier le soleil

SANS PASSÉ NI AVENIR

Tout cela n'est possible que grâce au lieu. L'île, à la fois close et ouverte sur l'infini, crée les conditions idéales d'un enseignement. En retour, celui-ci conduit Robinson à considérer son havre différemment : « Sous le soleil-dieu, Speranza vibrait dans un présent perpétuel, sans passé ni avenir. » L'île deviendra une entité cosmique, résumant l'univers à elle seule. Faut-il expliquer pourquoi, lorsqu'il verra enfin arriver le salut par l'entremise d'un navire britannique, Robinson décidera de demeurer sur Speranza ?

S'ils défendent des idées différentes, le roman de Defoe et celui de Tournier se rejoignent dans l'optimisme : tous deux reposent sur l'idée d'une nature humaine plutôt bonne, même si imparfaite et sujette à l'erreur. En ce sens, ils s'opposent à une autre célèbre robinsonnade : celle inventée par William Golding dans *Sa Majesté des mouches*. Plus qu'un roman, c'est une parabole : après un accident d'avion, une bande de petits Anglais bien élevés se retrouvent coincés sur une île. Ils commencent à « robinsonner », c'est-à-dire à administrer. Mais, bien vite, l'irrationnel réapparaît. Le chef élu est contesté. La crise d'un épileptique et le spectacle des dépouilles de cochons sauvages inspirent aux enfants une révérence quasi satanique pour une entité nommée « Sa Majesté des mouches ». Là encore, l'île fournit les conditions parfaites d'une expérience sociale : en délivrant les enfants des adultes, elle permet de montrer la civilisation comme un vernis recouvrant un monde noir de pulsions archaïques. Même si des naufrages réels – où de petits naufragés se sont entraidés – ont mis à mal la théorie de Golding, sa pertinence ne fait guère de doute. Il est en chaque homme une île sauvage habitée par des pulsions de mort. Heureusement, elle s'entoure d'un océan de pulsions de vie…

Alexis Brocas



Robinson Crusoé
Daniel Defoe
Traduit de l'anglais par Petrus Borel et Jean-Pierre Naugrette, 410 p., Le Livre de poche, 6,20 €

Vendredi ou les Limbes du Pacifique
Michel Tournier
288 p., Folio, 8,30 €

Sa Majesté des mouches
William Golding
Traduit de l'anglais par Lola Tranec
256 p., Folio, 9,40 €

POÉSIE ÎLIENNE

Un ailleurs insaisissable

En fantasmant, de loin, l'exotisme « volontiers tropical » des îles, la poésie a nourri un imaginaire insulaire stéréotypé. Avant que des poètes comme Aimé Césaire ou Derek Walcott ne viennent le dynamiter.

***Mahana no atua* (Le Jour du dieu), Paul Gauguin (1894).**

« Une île divine à la verte et brillante parure […] où les filles de l'onde, toutes celles qui se parent du titre de belles – gloire pour les yeux, tourment pour les cœurs ! – accueillent les vaillants guerriers par d'harmonieuses danses. » Ainsi Luís de Camões décrit-il l'île d'Amour, en 1572. Avec *Les Lusiades*[1], le poète portugais est l'auteur d'une nouvelle espèce d'épopée : « Le fond de son poème n'est ni une guerre, ni une querelle de héros, ni le monde en armes pour une femme ; c'est un nouveau monde découvert à l'aide de la navigation », écrira Voltaire. Il y célèbre les exploits de Vasco de Gama et de ses compagnons, sans lésiner sur les superlatifs et les figures mythologiques… Au neuvième chant, Vénus décide de récompenser les aventuriers en tenant prête pour eux une île paradisiaque dans l'océan – comme une oasis dans le désert. Elle y a hissé les Nymphes, et éveillé en elles, grâce aux traits de Cupidon, « des ardeurs secrètes, afin qu'elles soient plus enclines à satisfaire l'objet de leur amour ». Elle a préparé « mille rafraîchissements et friandises, des vins parfumés et des roses, en de précieux palais de cristal, de beaux lits ». De quoi satisfaire les appétits des guerriers héroïques, qui rêvent d'îles enchantées et de nymphes peu farouches, depuis qu'Ulysse a rencontré Calypso…

> « Allons, la vraie poésie est ailleurs. Loin des rimes, des complaintes, des alizés, des perroquets. Bambous, nous décrétons la mort de la littérature doudou » Aimé Césaire

On a là un fantasme masculin qui traverse les siècles. Depuis la Renaissance, il s'est enrichi de peintures de beautés cuivrées sous les palmes, aux prénoms exotiques. Voyez, par exemple, en 1787, les *Chansons madécasses* d'Évariste de Parny, un écrivain français né sur l'île Bourbon, pionnier du romantisme et du poème en prose : « Belle Nélahé, conduis cet étranger dans la case voisine. Étends une natte sur la terre, et qu'un lit de feuilles s'élève sur cette natte. Laisse tomber ensuite le pagne qui entoure tes jeunes attraits. » C'est presque un sous-genre poétique, qui, même stéréotypé, comprend des chefs-d'œuvre. Pensons à Charles Baudelaire, expert en « pays chauds et bleus », en « île paresseuse où la nature donne/des arbres singuliers et des fruits savoureux ». Sa maîtresse Jeanne Duval venait-elle de Haïti ? de l'île Maurice ? Elle a inspiré au poète parmi les vers les plus célèbres de notre littérature. Et contribué à fixer un imaginaire insulaire, qu'on nommera « doudouisme » aux Antilles, tant ses clichés appauvrissent notre perception de ces lieux. « L'exotisme est volontiers tropical. Cocotiers et ciels torrides », dénoncera Victor Segalen.

DES LACS RETOURNÉS À L'ENVERS

Loin de cette nonchalance, c'est sur une île, Patmos, que saint Jean aurait écrit l'Apocalypse. Sur des îles fouettées

ART INSTITUTE OF CHICAGO, DIST. RMN-GRAND PALAIS/IMAGE THE ART INSTITUTE OF CHICAGO

C'est sur une île, Patmos, que saint Jean aurait écrit l'Apocalypse. Sur des îles fouettées par le vent que s'installent les moines ermites. Sur des îlots sauvages que les pirates viennent enterrer leurs trésors, et que le pouvoir décide de parquer ses forçats et ses prisonniers

par le vent que s'installent les moines ermites. Sur des îlots sauvages que les pirates viennent enterrer leurs trésors, et que le pouvoir décide de parquer ses forçats et ses prisonniers. Alcatraz est bien le contraire d'un paradis. Tout comme Sainte-Hélène, où Napoléon passera les cinq dernières années de sa vie. Existe-t-il alors une spécificité des îles dans les représentations poétiques ?

Géniale abeille insaisissable des lettres anglo-américaines, W. H. Auden a le sens de la formule, et la lucidité généreuse. Il consacre aux îles un poème de ses *Bucoliques*, écrites en 1952-1953, et, tout en butinant l'air de rien, il nous pique et nous perce à jour :

Combien fascinante cette classe
Dont l'unique membre est Moi !
Sappho, Tibère et moi-même
Pérorons au bord de la mer.
Quoi de plus plaisant que la rive
D'un lac retourné à l'envers ?
Comment toutes ces personnes
Osent-elles se trouver là[2] ?

Ainsi, il y aurait quelque chose de semblable dans la posture de Sappho chantant l'amour sur l'île de Lesbos, de Tibère inventant le farniente à Capri… de Victor Hugo exilé à Guernesey… et des touristes cherchant une plage solitaire dans le golfe du Mexique ? Un lac, nous explique W. H. Auden toujours dans ses *Bucoliques*, est un lieu qui nous unit, un espace familial : « Un lac permet à un père moyen qui marche lentement /D'en faire le tour dans une après-midi /Et à une mère robuste de rappeler les enfants/Jouant sur l'autre rive, à l'heure du coucher. » Si les îles sont des lacs retournés à l'envers, est-ce justement parce que ce sont des lieux qui nous isolent, qui nous séparent ? La sociabilité de l'eau douce des lacs s'oppose aux îles vierges sur lesquelles Blaise Cendrars ne peut aborder :

Îles
Îles
Îles où l'on ne prendra jamais terre
Îles où l'on ne descendra jamais
Îles couvertes de végétations
Îles tapies comme des jaguars
Îles muettes
Îles immobiles
Îles inoubliables et sans nom
Je lance mes chaussures par-dessus bord
car je voudrais bien aller jusqu'à vous[3].

Saint Jean à Patmos **(anonyme, xvie s.).**

Alors, comment retrouver, dans les îles, cet ailleurs insaisissable ? Comment arrêter de tourner en rond entre la solitude et les poncifs coloniaux et touristiques ? Sans doute en donnant enfin la parole aux écrivains qui y vivent. En 1942, Aimé Césaire s'insurgeait contre la littérature morte d'un John-Antoine Nau : « Allons, la vraie poésie est ailleurs. Loin des rimes, des complaintes, des alizés, des perroquets. Bambous, nous décrétons la mort de la littérature doudou. Et zut à l'hibiscus, à la frangipane, aux bougainvilliers. La poésie martiniquaise sera cannibale ou ne sera pas. » Et Nicolás Guillén de renchérir en 1952 dans le cri d'alarme de l'*Élégie cubaine* : « Cuba, palmiers vendus /ô rêve écartelé /cruelle carte de sucre et d'oubli… » On connaît en France l'idée de créolisation défendue par le Martiniquais Édouard Glissant. On connaît moins le poète et dramaturge saint-lucien, Derek Walcott, pourtant prix Nobel de littérature en 1992. Loin de tout exotisme de pacotille, voici comment il décrit un dimanche de son enfance dans les îles du Vent, entre volcans et horizon :

Ces villages frappés de mélancolie dominicale,
dans chaque rue ocre il y a un chien qui somnole
Ces volcans comme roses de cendre où l'incurable ulcère
de la pauvreté, autour de leur bouche plissée
de maigres garçons vendent du soufre […]
les gommiers pelés par le soleil luttant toujours pour échapper à la mer […]
ces dimanches où ma mère gisait sur le dos
où les sœurs s'agglutinaient comme de blancs papillons autour de leur lanterne
et les villes passaient loin de nous à l'horizon[4].

Louis Chevaillier

1. *Les Lusiades,* Luís de Camões, édition bilingue, traduit du portugais par Roger Bismut, Bouquins/Robert Laffont, 2013.
2. *Poésies choisies,* W. H. Auden, traduit de l'anglais par Jean Lambert, Gallimard, « Du monde entier », 1976.
3. *Feuilles de route. I. Le Formose,* Blaise Cendrars, Au Sans Pareil, 1924.
4. *Le Royaume du fruit-étoile,* Derek Walcott, traduit de l'anglais (États-Unis) par Claire Malroux, Circé, 1992.

HERITAGE IMAGES/HERITAGE ART/AKG-IMAGES

FLORILÈGE POÉTIQUE

« Plus léger qu'un bouchon j'ai dansé sur les flots »

Parce qu'elle représente l'infini, se prête à toutes les métaphores et nous rappelle à notre mortalité, la mer a toujours eu les faveurs des poètes, célèbres ou non. Petit tour au détour de deux siècles.

Oceano Nox
VICTOR HUGO
(1802-1885)

Oh ! combien de marins, combien de capitaines
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,
Dans ce morne horizon se sont évanouis !
Combien ont disparu, dure et triste fortune !
Dans une mer sans fond, par une nuit sans lune,
Sous l'aveugle océan à jamais enfouis !

Le vieux solitaire
LÉON DIERX
(1838-1912)

Les vents sifflaient jadis dans ses mille poulies.
Vaisseau désemparé qui ne gouverne plus,
Il roule, vain jouet du flux et du reflux,
L'ancien explorateur des vertes Australies.

Vers la mer
ÉMILE VERHAEREN
(1855-1916)

Comme des objets frêles,
Les vaisseaux blancs semblent posés
Sur la mer éternelle.

Le bateau ivre
ARTHUR RIMBAUD
(1854-1891)

La tempête a béni mes éveils maritimes.
Plus léger qu'un bouchon j'ai dansé sur les flots
Qu'on appelle rouleurs éternels de victimes,
Dix nuits, sans regretter l'œil niais des falots.

Outwards
HENRY J.-M. LEVET
(1874-1906)

L'*Armand-Behic* (des Messageries Maritimes)
File quatorze nœuds sur l'océan Indien…
Le soleil se couche en des confitures de crimes,
Dans cette mer plate comme avec la main.

Dans le calme
TRISTAN DERÈME
(1889-1941)

Dans le calme, la barque se balance
Comme un vers que je dis.
Dors, mon amour, aux vagues de silence
Des golfes attiédis.

Le dialogue marin
ANNA DE NOAILLES
(1876-1933)

Et la mer dit : « Je vois, par les jours et les nuits,
Autour des terres rondes,
L'amour cruel et doux, pareil à moi qui suis
Le cœur mouvant du monde.

Aurore sur la mer
RENÉE VIVIEN
(1877-1909)

Aujourd'hui je souris à l'Amour qui me blesse.
O vent des vastes mers, qui, sans parfum de fleurs,
D'une âcre odeur de sel ranimes ma faiblesse,
O vent du large ! emporte à jamais les douleurs !

Cantique de Cybèle
FRANÇOIS MAURIAC
(1885-1970)

Ton œil, trouble océan, ronge un monde meurtri.
J'en gravis les méplats. J'en suis les pures lignes.
Telle est ma tâche unique : interpréter les signes
De ce visage clos où mon sort est écrit.

Au clavier des vagues
ANNE-JOSÉ LEMONNIER
(1958)

La mer médite en bleu
sa solitude à être la mer
si contemplée si délaissée
avec des heures qui offrent
en pure perte
leur chef-d'œuvre

PURPLEIVY/PIXABAY; ISTOCK

Charybde et Scylla

À force de tomber de l'un en l'autre, on a oublié que Charybde et Scylla étaient deux monstres bien vivants. Le premier, la première plutôt, car les deux sont femmes, fille de Poséidon et de Gaïa, était perpétuellement affamée. Pour la punir de cette boulimie qui lui fit dévorer le troupeau d'Hercule, Zeus l'envoya au fond du détroit de Messine. Elle devait y rencontrer Scylla, une nymphe qui fut, elle, changée en monstre par la magicienne Circé, désireuse de garder pour elle le beau Glaucos, qui lui avait commandé un philtre d'amour pour conquérir Scylla. C'est l'*Odyssée* qui nous les rendit familières : Circé, qui guide Ulysse dans son retour vers Ithaque, lui signale le double danger de passer près de Charybde et de Scylla en lui conseillant de les éviter. Depuis, on a identifié à travers ces deux monstres deux passages dangereux, un tourbillon et un récif, du détroit de Messine. Et les instructions nautiques ont remplacé Homère.

HIER ET AUJOURD'HUI

Des léviathans aux « ofnis »

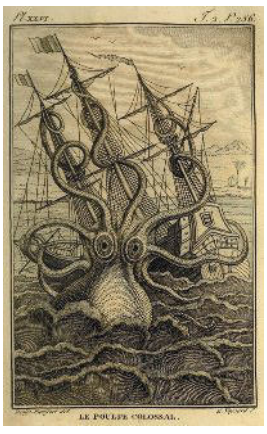
Monstres réels ou imaginaires, créations littéraires, transpositions de véritables dangers ou objets flottants contemporains, ils terrorisent les navigateurs depuis Homère.

Le Léviathan

On en a une connaissance biblique. Il apparaît dans les psaumes, le livre d'Isaïe, le livre de Job et également dans le Talmud. Lui, c'est le Léviathan, un mélange de dragon, de crocodile et de serpent, capable de détruire le monde et de précipiter la fin des temps. On en trouve des traces en Égypte ancienne, en Mésopotamie, chez les Hittites (peuple de l'Anatolie centrale) ou dans la mythologie nordique. Le Moyen Âge en fait un démon infernal, avalant dans sa gueule ouverte les âmes des pécheurs. Thomas Hobbes le transforme, dans un livre qui porte son nom en 1651, en symbole de l'État étouffant. S'il a aussi donné son nom à au moins quatre films et une dizaine de romans – dont celui, très beau, de Julien Green, où il désigne symboliquement le mal présent en chacun de nous –, son avatar le plus célèbre est aujourd'hui le japonais Godzilla, né du traumatisme de l'arme nucléaire et récupéré par Hollywood qui l'a, faut-il s'en étonner, vidé de sa substance subversive.

Le kraken

Est-ce lui qui assaille le sous-marin *Nautilus* dans *Vingt mille lieues sous les mers* ? Aussi grand qu'un bateau, déployant une armée de tentacules, ce calmar géant est d'abord apparu dans les légendes médiévales scandinaves où on lui prête la capacité d'attaquer et d'entraîner vers le fond un navire. L'évêque de Bergen Erik Pontoppidan lui a offert un regain de célébrité en 1752 dans son *Histoire naturelle de la Norvège*. Naturelle ? Eh oui ! Car il semble que, plus que celles d'autres monstres, la légende du kraken s'inspire d'un animal vivant, sorte de pieuvre géante longue d'une quinzaine de mètres et vivant dans les grands fonds. Il a en tout cas largement essaimé dans la culture populaire, de Jules Verne à J. R. R. Tolkien en passant par Jack Vance et les *Pirates des Caraïbes*. Dans *Harry Potter*, il devient même gentil et, occupant le lac jouxtant Poudlard, sauve un élève de la noyade. Il ne faut cependant pas le confondre avec le serpent de mer ni avec le monstre du loch Ness.



DR - ERICH LESSING/AKG-IMAGES - « LE POULPE COLOSSAL » PAR PIERRE DENYS DE MONTFORT, 1801

CARTA MARINA, OLAUS MAGNUS, 1539 - RENCONTRE AVEC UN UMI BOZU PAR UTAGAWA KUNIYOSHI - ULYSSES ET LES SIRENES, PAR HERBERT JAMES DRAPER, 1909, FERENS ART GALLERY/ ANGLETERRE - FREEPIK - RAWPIXEL LTD/FREEPIK

Le Serpent de mer

Lui ressemble plus à un dragon qu'à un poulpe. Sous le nom de Jörmungand ou d'Ouroboros, il apparaît dans les légendes du Nord. Des témoignages le décrivent, mais de manières souvent trop différentes pour pouvoir croire qu'elles se rattachent à un seul animal. Ainsi figure-t-il sur la « Carta Marina », carte marine du nord de l'Europe établie par le religieux et géographe Olaus Magnus en 1539, et donne-t-il son titre à un roman de Jules Verne. D'une soixantaine de mètres de long, il frôle les navires et n'hésite pas à en croquer les passagers. Son existence est sans doute liée aux vrais serpents de mer, plus proches de la murène ou de l'anguille que du monstre. Il aurait même pu être confondu, pensent certains biologistes, avec des pénis de baleines…

Umi Bozu

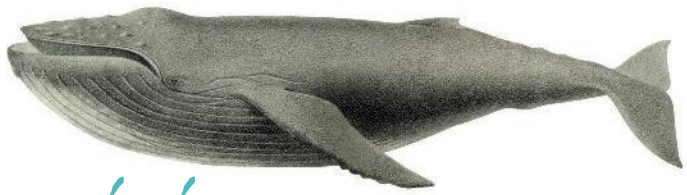
On le compare tantôt à un bonze, tantôt à un vieillard, on le voit tantôt comme la réincarnation d'un moine, tantôt comme l'esprit des morts que l'on ne visite plus. Umi Bozu mesure dix mètres de haut, a de grands yeux noirs et un bec à la place de la bouche. De la mer où il vit, il sort pour terroriser les marins et les pousser à la noyade les soirs de tempête. C'est un *yokai*, un esprit malfaisant japonais. Diverses légendes courent à son sujet. L'une veut que, quand il aborde un bateau, il demande un tonneau plein d'eau. Si on le lui donne, il le verse sur le bateau pour le faire couler. Si on lui en donne un percé, il ne va pas arriver à le remplir et les marins pourront fuir. Plus malfaisant que malin en fait… Les fans d'animes l'auront vu dans le très beau *Pompoko,* d'Isao Takahata, un des fleurons du studio Ghibli.

Les sirènes

Les qualifier de monstres paraît bien désobligeant, surtout depuis que Hans Christian Andersen a fait de l'une d'elles une héroïne de l'amour fou et que Walt Disney l'a affublée d'un adorable soutien-gorge en coquillages. Les sirènes sont donc des femmes à corps de poisson ou d'oiseau qui envoûtent les marins. Leur plus célèbre victime est Ulysse, une fois de plus, qui se fit attacher au mât de son navire pour ne pas être envoûté par leur chant tout en l'écoutant. Virgile en fait naître une, une nymphe changée par la jalouse Circé. Même la Bible, dans le livre d'Hénoch ou dans la Septante, en fait apparaître certaines. On en trouve dans la mythologie scandinave. Certains pragmatiques pensent qu'elles furent inspirées par les lamantins, ces animaux à longue queue et à mamelles. Un temps terrifiant, le mythe, Hollywood aidant, a beaucoup perdu de son aspect maléfique.

Les objets flottants

Il aurait dû gagner, il a dû faire demi-tour deux jours après le départ. Le Vendée Globe 2020 a été fatal au favori Jérémie Beyou à cause d'une rencontre, qui a endommagé l'un des safrans de son bateau, avec un « ofni », objet flottant non identifié. Le monstre marin d'aujourd'hui, c'est lui. Dans le film *All Is Lost,* Robert Redford est percuté par un conteneur naviguant entre deux eaux et entame après cet accident une dérive mortelle. Que sont ces objets ? Déchets, morceaux de bois, conteneurs flottant entre deux eaux tombés des porte-conteneurs (10 000 par an quand même), morceaux d'iceberg, débris de naufrages, flotteurs océanographiques et bouées météo lâchés en pleine mer, ils sont la terreur des navigateurs. Pour les repérer, plusieurs systèmes sont embarqués sur les bateaux. L'un s'appelle Oscar : trois caméras, dont deux thermiques pour la nuit, qui, installées en haut du mât, ont une distance de détection de 600 mètres. Quand elles repèrent un objet, une alarme se déclenche. D'autres bateaux ont des balises acoustiques étanches émettant des impulsions sonores assez puissantes pour repousser les cétacés.



Les cétacés

C'est le grand non-dit des courses de bateaux. Les « ofnis » sont, osons le néologisme, souvent des « amnis » (animaux marins non identifiés), c'est-à-dire des cétacés, baleines ou cachalots, qui viennent respirer à la surface et se font percuter par les voiliers. Les sponsors, désireux de ne pas écorner une image verdie à grand renfort de communication, préfèrent que l'on reste discret sur ces accidents, dont sont aussi victimes des poissons-lunes (pouvant peser jusqu'à deux tonnes et mesurer deux mètres de long) : les concurrents de la transat New York-Vendée, en 2016, en avaient rencontré quelques-uns. Des zones sont particulièrement dangereuses : en amont du cap de Bonne-Espérance (Afrique du Sud), au nord de Newport (États-Unis), vers le Cap-Vert (au large du Sénégal)… Halte au « carambaleinage », disait le navigateur et journaliste Olivier Chapuis.

Hubert Prolongeau

FICTIONS MARITIMES

Pour le meilleur et pour le pire

Pour certains, elle est l'occasion de plonger dans des abîmes et de se confronter à de terribles frayeurs; pour d'autres, de se mirer dans ses horizons infinis et de s'y découvrir soi-même. De Lovecraft à Conrad, de Victor Hugo à Alessandro Baricco, exploration de quelques représentations de la mer.

Aux côtés des innombrables récits d'aventures maritimes, certains textes se distinguent par leur tonalité horrifique. La mer y est vue comme une ennemie. Dans « Une descente dans le Maelstrom » d'Edgar Allan Poe – nouvelle dont l'action se situe à proximité d'un archipel de Norvège –, un homme est aspiré par un monstrueux tourbillon aux allures de trou noir. Agrippé à un baril, il en réchappe miraculeusement et est rejeté à la surface, muet d'horreur. « Mes cheveux, qui la veille étaient d'un noir de corbeau, étaient aussi blancs que vous les voyez maintenant. » Dans les dernières pages des *Aventures d'Arthur Gordon Pym,* du même Edgar Allan Poe, le personnage principal et son compère dérivent à bord d'un canot sur une mer devenue brûlante et laiteuse, vers une mystérieuse luminosité d'où jaillissent de gigantesques oiseaux pâles. La fin de toute chose ? Chez H. P. Lovecraft, l'un des héritiers de Poe, l'océan abrite aussi d'insondables horreurs – « la mer, les choses de la mer. Les abysses et les choses ignobles qui s'y développent à l'abri de la lumière ».

Ci-dessus : Dans le film *L'Odyssée de Pi* (Ang Lee, 2012), adapté du livre de Yann Martel, l'unique survivant d'un naufrage traverse l'océan en compagnie d'un tigre.

« CET ESPACE OÙ NUL N'HABITE ESCLAVE »

Pour d'autres écrivains épris d'imaginaire mais moins torturés, la mer est plus une totalité qu'un décor. Ainsi de Jack Vance qui, avec *Un monde d'azur* (1966), décrit une planète-océan proprement féerique, semée d'îles pareilles à des nénuphars géants, où une petite communauté d'humains prête allégeance à un tyrannique Roi Kragen. Un roman court, dont l'imagerie fantasmagorique, bien avant *Avatar*, reste longtemps dans les esprits… On peut aussi citer la planète Kithrup, cadre de *Marée stellaire*, de David Brin (1983), couverte d'un vaste océan peuplé d'algues tueuses et de poissons variés, *Les Prairies*

20TH CENTURY FOX

La surface de la mer, avec ses tempêtes et ses vagues, s'apparente à un miroir de l'âme, ses abîmes évoquent les gouffres féconds de l'inspiration. On se campe face au large, et l'on imagine et l'on rêve

bleues (1954), d'Arthur C. Clarke, qui se passent sur Terre et où un ancien pilote est affecté à une patrouille de sous-marins chargée de surveiller des troupeaux de cétacés, ou *Les Scarifiés* (2002), de China Miéville, où, dans le monde de *Bas-Lag*, certains personnages sont chargés de débusquer l'advanç, une créature marine énorme et légendaire.

Revenons à la portion plus « classique » du paysage littéraire. Dès la fin du XVIII[e] siècle, avec l'avènement du romantisme et de ses déclinaisons, la mer, jusqu'à présent plutôt hostile, devient l'amie des écrivains et des poètes. Sa surface, avec ses tempêtes et ses vagues, s'apparente à un miroir de l'âme, ses abîmes évoquent les gouffres féconds de l'inspiration. On se campe face au large, et l'on imagine et l'on rêve. « Mais quand le jour sur les vagues tremblantes/S'en va mourir ; quand, souriant encor/Le vieux soleil glace de pourpre et d'or/Le vert changeant des mers étincelantes,/Dans des lointains fuyants et veloutés,/En enfonçant ma pensée et ma vue,/J'aime à créer des mondes enchantés/Baignés des eaux d'une mer inconnue », écrit Chateaubriand. De l'autre côté de la Manche, lord Byron semble lui répondre : « Sur la mer azurée aux reflets radieux,/ Nos pensées sans limite, et nos cœurs sans entrave,/Aussi loin que la brise et le flot écumeux/Parcourent cet espace où nul n'habite esclave. » Plus tard, Victor Hugo entend aussi la voix des vagues : « Où sont-ils, les marins sombrés dans les nuits noires ?/Ô flots ! que vous savez de lugubres histoires !/Flots profonds redoutés des mères à genoux !/Vous vous les racontez en montant les marées,/ Et c'est ce qui vous fait ces voix désespérées/Que vous avez le soir quand vous venez vers nous ! »

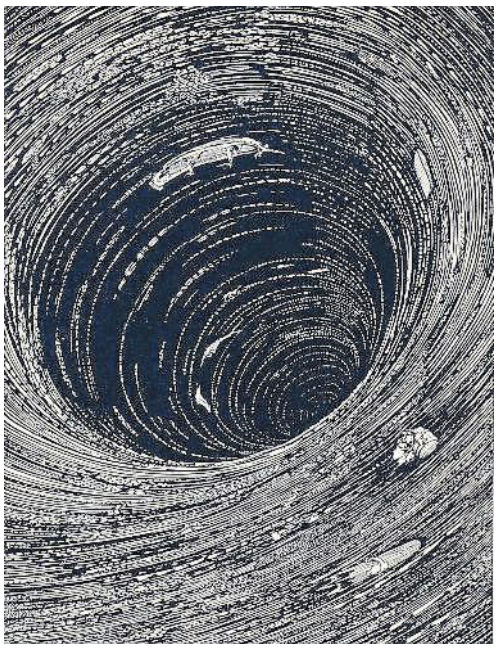


Illustration d'« Une descente dans le Maelstrom », d'Edgar A. Poe, par Harry Clarke (éd. 1919).

ILLUSIONS ET MIRAGES

La mer n'est plus seulement un objet de fascination lointaine, mais la matrice du mythe : une mère plus qu'un décor, en somme – celle qui donne naissance aux contes. Dans *Haroun et la mer des histoires* de Salman Rushdie (1990), au titre emprunté à un recueil de légendes indiennes, la majeure partie de la fable se déroule sur Kahani, une lune fictive de la Terre, occupée par un formidable océan. Ce dernier est composé d'un nombre infini de récits, chacun prenant la forme d'un courant de couleur unique. Dans *Océan mer,* deuxième roman de l'Italien Alessandro Baricco, une étrange pension, « posée sur la corniche ultime du monde », abrite sept personnages venus guérir leurs maux par la mer. Un peintre cherche à savoir où elle commence, un savant à comprendre où elle finit, une femme veut noyer son amour… Personnage à part entière, le grand bleu, ici, accueille, chuchote, absorbe… Un autre texte d'Alessandro Baricco confère à l'étendue liquide une importance capitale : il s'agit de *Novecento : Pianiste,* un monologue théâtral mettant en scène Novecento, autodidacte virtuose, abandonné à sa naissance sur le paquebot qui l'a vu naître, adopté par l'équipage, et devenu pianiste sans avoir jamais foulé la terre ferme. Liberté, aliénation ? Au lecteur d'en décider.

Le titre *La Mer, la mer* (1978), de l'Irlandaise Iris Murdoch, est une allusion au cri resté célèbre des Dix-Mille grecs apercevant les rivages tant souhaités, en 399 av. J.-C. Ici, la mer fait écho à l'état mental tourmenté du dramaturge Charles Arrowby qui, dans une petite maison isolée sur les rochers, s'attelle à la rédaction de ses Mémoires. Dans *L'Histoire de Pi* du Canadien Yann Martel (2001), Pi Patel, unique survivant d'un naufrage, traverse l'océan Pacifique dans un canot de sauvetage en compagnie d'un tigre. L'océan est le royaume des illusions et des mirages, des rêves et des cauchemars. Au terme du roman, Pi offre une deuxième version de son récit, plus effrayante que la première, mais hélas plus crédible ; au lecteur le choix de croire l'une ou l'autre est laissé.

Le Miroir de la mer (1906), de Joseph Conrad, fournit une conclusion idéale à ce panorama très peu exhaustif. C'est un ensemble d'essais, où l'auteur d'*Au cœur des ténèbres* revient sur sa relation avec l'immensité salée, lui qui embarqua en 1874 comme mousse à Marseille et sillonna pendant vingt ans les océans du globe. « Déjà je regardais la mer avec d'autres yeux. Je la savais capable de trahir l'ardeur généreuse de la jeunesse, aussi implacablement que, indifférente au mal et au bien, elle aurait trahi l'avidité la plus vile ou l'héroïsme le plus noble. […] Et je regardais la mer vraie : la mer qui joue avec les hommes jusqu'à ce que leur cœur se brise, et qui use de vaillants navires jusqu'à la mort. » Tranquille parfois, agitée souvent, terrible et joueuse : la belle bleue n'en a pas fini avec celui qui la regarde et la chante.

Fabrice Colin

"A DESCENT INTO THE MAELSTRÖM", IN TALES OF MYSTERY AND IMAGINATION, LONDON: GEORGE G. HARRAP & COMPANY 1919

ENTRETIEN

Yann Quenet, Loïck Peyron, Yann Elies
Des recettes pour défier les éléments

N'emportez jamais à bord un cousin du lièvre ! Conseil de marins. Seuls en mer, confrontés aux forces de la nature, ceux-ci conjurent le sort en collectionnant rituels, mythes et histoires légendaires. Trois navigateurs de renom se confient sur ce terreau fertile pour l'imagination humaine qui continue à captiver les esprits.

L'univers mythologique que l'on retrouve dans de nombreuses œuvres littéraires est-il encore présent dans le milieu marin ?

Yann Quenet. Les superstitions persistent, bien que leur emprise diminue graduellement, surtout parmi les jeunes générations. Autrefois, en prenant la mer, les marins couraient des risques bien plus grands qu'aujourd'hui. Dans ce contexte périlleux, les récits et les rituels servaient à apaiser les craintes des marins. Selon moi, ces pratiques étaient principalement un moyen de conjurer l'angoisse et la peur.

Loïck Peyron. Le marin était une personne un peu hirsute et rustre, qui se nourrissait exclusivement d'alcool et de tabac et qui poussait le vice à croire que la Lune avait une influence variable sur les marées, et il avait raison pour le coup. Dans le passé, les navires en bois munis de voiles en coton produisaient de l'électricité statique, occasionnant des boules de feu au sommet des mâts. Ces phénomènes troublants ne faisaient que perpétuer l'ignorance et nourrir le désir d'explications surnaturelles. Mais on sait désormais que la Terre n'est plus tout à fait plate, que, si l'on se prélasse dans les océans, nous ne serons pas précipités dans les abîmes. Cet univers a franchement disparu, mais la superstition elle-même demeure présente.

De quel genre de superstitions parle-t-on ?

L. P. Les superstitions bien connues telles que ne pas mettre à l'eau un bateau un vendredi 13, éviter de partir en pêche un vendredi, ou craindre la couleur verte à bord, ainsi que l'interdiction d'embarquer « le cousin du lièvre », sont des classiques. Il y avait une justification logique pour ce dernier point. Lorsque des rongeurs à reproduction rapide étaient embarqués, leur prolifération excessive menaçait les réserves de nourriture à bord, ils se mettaient alors à ronger les cordages du navire. Pendant longtemps, je refusais d'embarquer du pâté de lapin, ma femme avait également la manie de lire tous les ouvrages que j'emportais et de déchirer les pages mentionnant le mot « lapin ». Peut-être que cette manie s'est estompée depuis. L'interdiction de mettre un bateau à l'eau un vendredi 13 persiste probablement dans certains ports de pêche, bien que les baptêmes de navire continuent. Je me rappelle avoir justement baptisé l'un de mes premiers bateaux un vendredi 13, et avec une bouteille de lait, pour défier ces croyances. L'idée est de rejeter la superstition en se disant qu'y croire attire le malheur, qu'être superstitieux porte malheur. La plupart des superstitions sont négatives, c'est tout le paradoxe.

« Autrefois, en prenant la mer, les marins couraient des risques bien plus grands qu'aujourd'hui. Dans ce contexte périlleux, les récits et les rituels servaient à apaiser les craintes des marins. Selon moi, ces pratiques étaient principalement un moyen de conjurer l'angoisse et la peur »

Yann Quenet

Yann Eliès, le 1er novembre 2018, à Saint-Malo, quelques jours avant le départ de la Route du rhum en solitaire.

LOIC VENANCE/AFP

Et, pour conjurer ce phénomène, il faut que d'autres superstitions naissent.
Yann Eliès. À Port-la-Forêt, il fut un temps où aucun bateau n'était mis à l'eau le vendredi. Il existait également la croyance selon laquelle il ne fallait jamais débaptiser un navire.
Les marins étaient souvent des personnes profondément croyantes. Quant aux sportifs de haut niveau, lorsqu'ils atteignent des performances remarquables, ils recherchent tout ce qui les a conduits à cet état de grâce. Ils s'accrochent à ces petits rituels et habitudes qui ont précédé leurs succès, formant une sorte de mythologie mêlée de croyances chrétiennes et sportives.

Êtes-vous superstitieux ? Et, le cas échéant, quels sont vos rituels avant vos départs en mer ? Embarquez-vous des grigris, des porte-bonheur à bord ?
Y. E. Je suis moi-même sensible à cette aversion envers les cousins du lièvre. C'est comme si ça m'écorchait les oreilles d'entendre ce mot. À vrai dire, je n'étais pas particulièrement superstitieux au départ. Le tournant s'est opéré progressivement, particulièrement le jour où j'ai remporté ma première Solitaire du *Figaro*. À ce moment-là, j'ai pris la décision de ne pas gagner le prologue, sachant que personne n'avait réussi à remporter les deux courses au cours de mes vingt années de participation. Cette journée mémorable où j'étais en tête et où j'ai délibérément choisi de ne pas remporter cette première épreuve, je pense que c'est là que ma superstition a pris racine. D'ailleurs, le fait de ne pas gagner le prologue si l'on souhaite remporter la course est une autre superstition solidement ancrée dans le milieu de la voile. Pourtant, je n'ai pas vraiment de rituels, si ce n'est peut-être de faire attention lors de l'avitaillement pour éviter tout emballage arborant ces animaux à grandes oreilles. *(Rires)*
Y. Q. Je ne suis pas vraiment imprégné de superstitions. Cependant, en cas de problème à bord, et si je me rendais compte que nous étions partis un vendredi, je pourrais établir un lien. Malgré cela, si le départ est un vendredi, je pars quand même. Et si quelqu'un mentionne le mot « lapin », je ne vais pas me mettre à faire des bonds de 4 mètres. Je ne prends aucun grigri ni porte-bonheur à bord.
L. P. Absolument pas. Je n'ai aucune superstition particulière. En ce qui concerne les rituels, c'est un peu différent. Par exemple, lors de mes tours du monde, j'emportais les chaussons de naissance de mes enfants, mais c'était plus pour le côté symbolique, un peu comme d'accrocher une queue de panthère au rétroviseur. Je trouve ça joli. Néanmoins, au fil de ma carrière, il y a eu des anecdotes étonnantes.
Je me souviens d'une transat en double, il y a plus de trente ans, avec mon copain Jacques Delorme sur un monocoque. Dès le début de la première nuit, les ennuis ont commencé à s'accumuler. Jacques, qui est marseillais, m'a sauté dessus dans la lumière un peu blafarde de l'intérieur du bateau et m'a dit avec son accent : « Tu sais pourquoi on a des problèmes à bord ? Parce qu'on a des milliards de bestioles. » Et la « bestiole » en question était justement le cousin du lièvre qui pullulait sur les rouleaux d'essuie-tout. Nous avons tout de même conservé les rouleaux, avons terminé la course, et je suis même rentré en solitaire avec eux à bord. Cela a été une sorte d'exorcisme définitif.

Les mers regorgent de légendes ou de mystères. En avez-vous vécu durant l'une de vos navigations ?
Y. E. À plusieurs reprises, j'ai eu l'impression de croiser des embarcations mystérieuses, notamment, une fois, aux Canaries. Il s'agissait d'un petit bateau de nuit sans feu, ressemblant plus à un petit dériveur quillard. Au large ➤

➢ du Brésil, j'ai également rencontré un cargo tout rouillé à l'arrêt, qui ne répondait pas à nos appels VHF. Cela évoquait un peu les pirates. En mer, nous ne vivons pas la même réalité que les terriens ; nous sommes isolés, loin de tout. Qu'il soit en solitaire ou en double, le navigateur est dans un état d'esprit différent. Les éléments de danger et de survie se mêlent, et les émotions sont exacerbées. Il ne s'agit pas de mythologie, mais on sait que tout peut virer à la catastrophe en un instant. Je suppose que, à une époque où l'éducation était moindre, de telles expériences ont pu prendre des proportions telles qu'elles ont donné naissance à des croyances et à des mythologies.

Y. Q. J'ai vécu des phénomènes météorologiques assez étranges, notamment une fois où je me suis retrouvé dans une tornade. C'était d'une violence telle que le bateau semblait vouloir décoller de la mer, s'élevant à moitié dans les airs. À l'intérieur, tout vibrait d'une manière incroyable. C'était saisissant, je suis sorti de la tornade sans trop comprendre comment, et tout s'est arrêté brusquement. Nous étions en dehors de tout ce que j'avais connu jusqu'à présent. De plus, ce phénomène météorologique n'était pas du tout prévu. J'avais passé des jours, encalminé dans une chaleur étouffante, coincé dans le « pot-au-noir » au large du Brésil. J'étais sur le point de m'assoupir lorsque la tornade a frappé soudainement. J'ai cru que c'était la fin, jusqu'à ce que le calme plat revienne tout aussi soudainement.

L. P. Oui, mais toutes ces expériences sont soit explicables soit naturelles. Rien de mystérieux en soi. Lorsque nous sommes confrontés à l'inconnu, des questions surgissent, mais mes réponses ne relèvent ni de la superstition ni de la croyance. Il est vrai qu'une fois j'ai été convaincu d'avoir vu un ovni ; c'était près de la côte. Il faisait nuit noire, la lune était déjà levée, le ciel était bas, et la visibilité réduite. Soudain, j'ai aperçu une forme longue et horizontale, d'un orange vif, dans les airs pendant de longues minutes, jusqu'à ce que je me rende compte qu'il s'agissait simplement de la lune. J'étais tellement enchanté à l'idée d'avoir vu un ovni. J'en rêverais.

Loïck Peyron, le 21 novembre 2011, à Brest, au départ du tour du monde à la voile sans escale (ou Trophée Jules-Verne).

« Il faisait nuit noire, la lune était déjà levée, le ciel était bas, et la visibilité réduite. Soudain, j'ai aperçu une forme longue et horizontale, d'un orange vif, dans les airs pendant de longues minutes » **Loïck Peyron**

Existe-t-il des coutumes à bord liées à des divinités, à l'instar de l'offrande à Neptune lors du passage de l'équateur ?

Y. E. D'après mes souvenirs, lors de mes tours du monde, c'est à peu près la seule coutume.

L. P. J'apprécie parfois d'imaginer Neptune et Éole comme des alliés, bien que ce ne soit pas toujours le cas. J'aime croire en la puissance des forces de la nature et les respecter. En équipage, nous le faisons assez souvent. En solitaire, lorsque le compteur GPS atteint zéro et que le cap change du nord au sud, ou vice versa, en rentrant à la maison, je ressens une symbolique particulière. Il y a une symbolique sympa à changer d'hémisphère, mais c'était beaucoup plus marqué il y a quelque temps. C'est un peu la dernière coutume qui persiste. Chaque fois que nous versons une goutte de champagne sur le flotteur et dans l'eau, nous exprimons notre gratitude à l'avance, en demandant de réussir à terminer l'aventure.

Y. Q. Naviguant seul, je ne pratique pas ces rituels de groupe. J'ai fait mon service dans la marine, où j'ai franchi l'équateur à plusieurs reprises, mais, pour moi, c'était principalement une occasion de fête à bord plutôt qu'un rituel.

Croyez-vous à certaines de ces légendes, voire à ces mythes ?

Y. Q. Je suis davantage un rêveur.

L. P. Non, mais cela semblait logique à l'époque, étant donné que nous étions en pleine exploration. Les croyances sont profondément ancrées dans l'esprit humain. L'humanité ressent le besoin de s'accrocher à quelque chose, de préférence à quelque chose d'impossible à prouver. Et le piège réside dans le fait que, si quelque chose ne peut pas être prouvé, alors c'est considéré comme vrai. Les mythes, les croyances et la religion, tout est lié selon moi. C'est simplement un besoin humain, et pas seulement celui des marins.

FRED TANNEAU/AFP

Les croyances se renforcent-elles dans les périodes difficiles à bord, notamment lors des tempêtes ?

Y. E. Bien sûr, nous nous raccrochons à tout ce qui est possible. Je peux facilement imaginer qu'un naufragé sur son radeau de survie devienne superstitieux et commence à croire en certaines choses. Combien de fois ai-je fait un vœu en voyant une étoile filante, notamment avant ma victoire à la Solitaire du *Figaro* ? J'ai quand même dû attendre 13 participations avant de remporter cette course. Lorsque vous êtes pris dans une tempête ou que vous sentez que vous êtes proche de la limite, oui, forcément, vous pouvez vous mettre à croire. Sur les tentatives de record du monde durant le Trophée Jules-Verne, je me suis promis que, si je battais le record malgré toutes les difficultés, j'irais ensuite brûler un cierge à la « Bonne Mère », à Marseille, protectrice des marins depuis près de deux cents ans.

Y. Q. Je suis plutôt stoïque. Il m'est arrivé plusieurs fois de penser que les choses n'allaient pas vraiment bien se passer, mais je suis resté impassible. Je n'ai pas ce côté religieux ni mystique. Cependant, il y a certains réflexes humains qui nous amènent à nous demander si une force extérieure agit sur notre destinée, notamment lorsque le système météorologique semble toujours jouer contre soi, par exemple lorsque je n'avance plus du tout.

L. P. Historiquement, oui. Encore une fois, la facilité avec laquelle nous nous accrochons à ces croyances, quelles qu'elles soient, c'est de croire que nous ne sommes pas la seule cause de tous les problèmes, mais de nous réfugier derrière une sorte de rempart mystique pour expliquer des choses qui étaient autrefois inexplicables. Avec le temps, la science a commencé à éclairer ces mystères, ce qui a contribué à réduire les croyances et les religions. C'est tout le paradoxe de ces pensées.

L'importance du sacré est-elle liée à l'imaginaire de la mer dangereuse ?

Y. E. Oui, tout à fait. J'ai récemment lu un livre sur les pêcheurs pendant la grande période de la pêche à la morue en Islande, en 1904, qui décrit bien la condition de ces marins à cette époque-là. Ce sont des gens maintenus dans la misère, abrutis par l'alcool à bord, à qui on fait croire qu'ils sont des héros aux yeux des terriens qui les voient partir, mais qui sont en réalité de véritables miséreux en mer.

Y. Q. L'être humain est profondément mystique. Cette inclination est indissociable des forces que nous ne maîtrisons pas.

Yann Quenet, navigateur autodidacte, a réalisé son rêve de tour du monde sur son propre bateau à la cinquantaine.

L. P. Évidemment. L'être humain a toujours été profondément marqué par son ignorance et a cherché à la combler par des croyances. Et l'ignorance la plus absolue pour les terriens, c'est la mer et tout ce qui s'y déroule. La mer n'a pas de témoins, et chacun peut y inventer ce qu'il veut. Les marins, de retour de n'importe quel voyage, peuvent raconter ce qu'ils veulent. Il existe une riche littérature imaginaire des marins, car personne ne peut prouver la taille du cachalot ou de Moby Dick. C'est fascinant de ce point de vue. Les terriens sont impressionnés par ce qu'ils peuvent imaginer en mer. C'est le dernier endroit où, pour l'instant, il n'y a pas de régulation de vitesse. En ce qui concerne les bateaux à voile, il y a une certaine liberté de mouvement. Ce n'est pas le dernier bastion de la liberté, mais pas loin. Ça l'a toujours été. En mer, les sillages s'effacent. Nous croisons les trajectoires de Christophe Colomb, mais il ne reste rien de ces passages.

Quelle est, selon vous, la plus belle légende ou mythologie marine, et que représente-t-elle ?

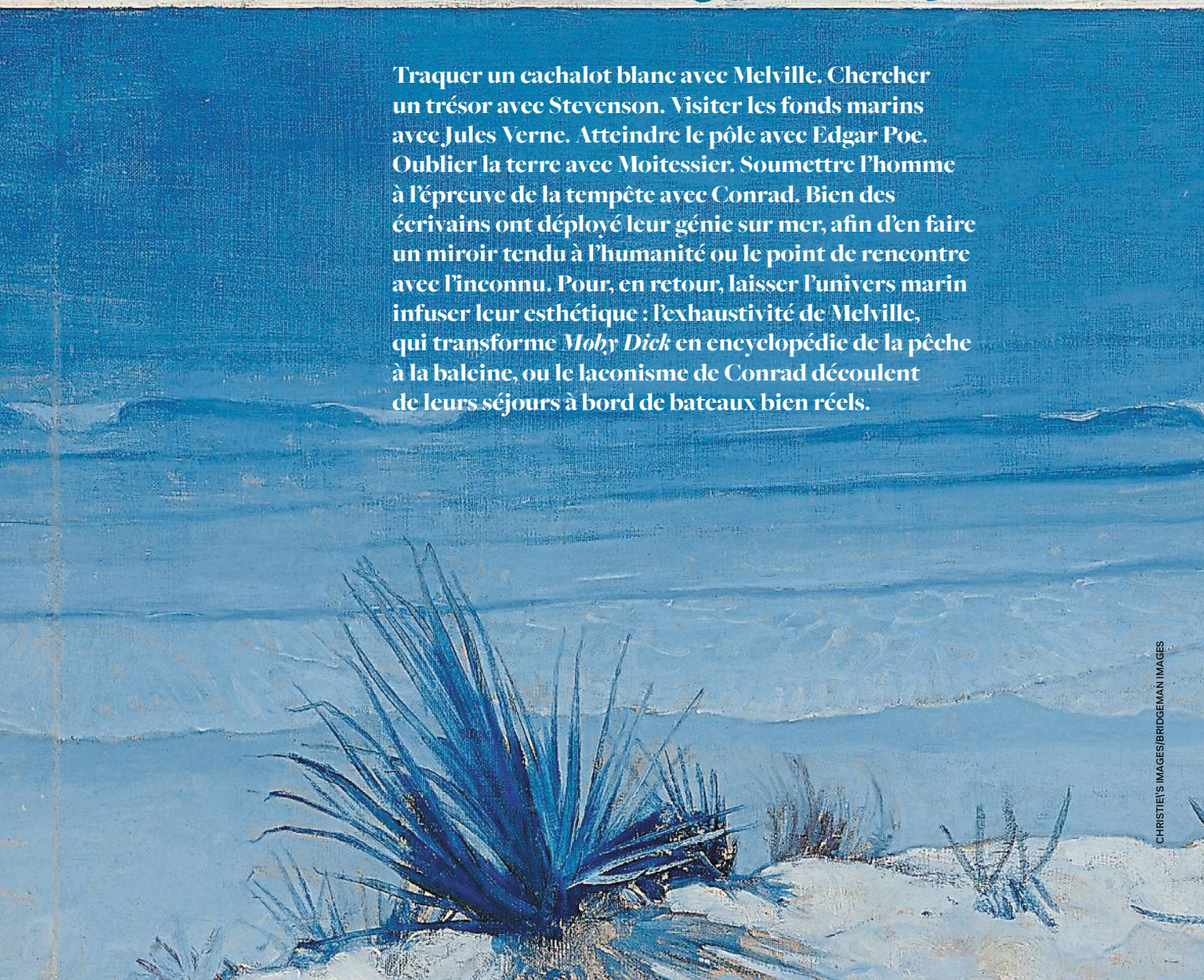
L. P. Je préfère me concentrer sur les réalités. J'apprécie beaucoup le récit quelque peu imagé de l'amiral Zheng He, qui, soixante ans avant Christophe Colomb, commandait une flotte incroyable partie de Chine sur ordre de son empereur de l'époque. Ce récit relate la période de découverte engagée par la Chine, le seul moment où l'empire chinois a cherché à explorer au-delà de ses frontières. Zheng He était à la tête d'une flotte impressionnante, composée en moyenne de bateaux trois fois plus grands que la *Santa Maria* de Colomb. D'un point de vue technique, c'est stupéfiant. Ces explorateurs ont apparemment découvert une grande partie de l'Afrique du Sud bien avant que l'Europe n'accepte de lâcher des yeux la côte. Je suis vraiment impressionné par cela. Cependant, le navigateur relate parfois cette histoire à travers des recoupements un peu étranges. Il y a une dimension légendaire, me semble-t-il, mais elle repose sur une base de réalité. Je suis admiratif des premiers explorateurs qui ont réussi à embarquer des équipages embrigadés dans ces croyances étranges, pris dans un carcan intellectuel. Beaucoup de membres d'équipage étaient complètement incultes.

Propos recueillis par Margaux Rolland

BOURBON OLIVIER/VOILES ET VOILIERS

classes de mer

Traquer un cachalot blanc avec Melville. Chercher un trésor avec Stevenson. Visiter les fonds marins avec Jules Verne. Atteindre le pôle avec Edgar Poe. Oublier la terre avec Moitessier. Soumettre l'homme à l'épreuve de la tempête avec Conrad. Bien des écrivains ont déployé leur génie sur mer, afin d'en faire un miroir tendu à l'humanité ou le point de rencontre avec l'inconnu. Pour, en retour, laisser l'univers marin infuser leur esthétique : l'exhaustivité de Melville, qui transforme *Moby Dick* en encyclopédie de la pêche à la baleine, ou le laconisme de Conrad découlent de leurs séjours à bord de bateaux bien réels.



CHRISTIE'S IMAGES/BRIDGEMAN IMAGES

Robinson Crusoé, **illustré par Newell Convers Wyeth (1920).**

INVITATION AU VOYAGE

La mer, toujours recommentée

Nous habitons un monde entièrement cartographié et cerné de satellites aux regards perçants. Et pourtant, la mer peut apparaître encore en notre esprit comme elle apparaissait à Ulysse et ses compagnons : une métaphore de l'infini, perpétuellement changeante, où chaque île, chaque rivage, est l'occasion d'une aventure.

PICTURES FROM HISTORY/BRIDGEMAN IMAGES

Les rêves humains ignorent les frontières et la géographie, même si la raison les connaît par cœur. Pourtant, notre regard sur la mer a évolué au cours du temps. Qui pourrait comprendre, sans explication, que, si le Platon du *Critias* et du *Timée* imagine son Atlantide comme une île où mer et terre se mélangent, c'est pour montrer à ses contemporains que ce royaume est celui de l'impureté et de la démesure ? Mais l'invitation au voyage que la mer nous tend, elle, tient toujours, et nombre d'auteurs y ont répondu au sens propre : Jack London a pillé des bancs d'huîtres avant de voguer sur le *Snark* ; Herman Melville a consacré une part de sa jeunesse à chasser la baleine ; Robert Louis Stevenson, enfant malade, a plus tard navigué jusqu'aux Samoa, où il est devenu Tusitala, « le conteur d'histoires », pour les Polynésiens ; Joseph Conrad fut steward à 17 ans avant d'être capitaine. Merveilleux destins, souvent pleins de désastres et de déceptions, qui, à quelques siècles de distance, supplantent tous les autres. Parce qu'ils se parent des ors de l'aventure…

Ces aventures se retrouvent dans leurs récits, transformées, objectivées par l'écriture et la pensée. La mer est une quête – celle du baleinier *Pequod* lancé aux trousses de Moby Dick chez Melville. Elle est un combat – celui mené par le capitaine Mac Whirr contre le typhon que Conrad a placé sur la trajectoire de son vapeur, le *Nan-Shan*. Elle est aussi le lieu où les lois s'abolissent, à la grande joie des pirates de *L'Île au trésor*, de Stevenson. Le lieu où l'Occident dévoile sa part sombre sous le soleil des mers du Sud racontées par Jack London.

UNE GRANDE POSTÉRITÉ

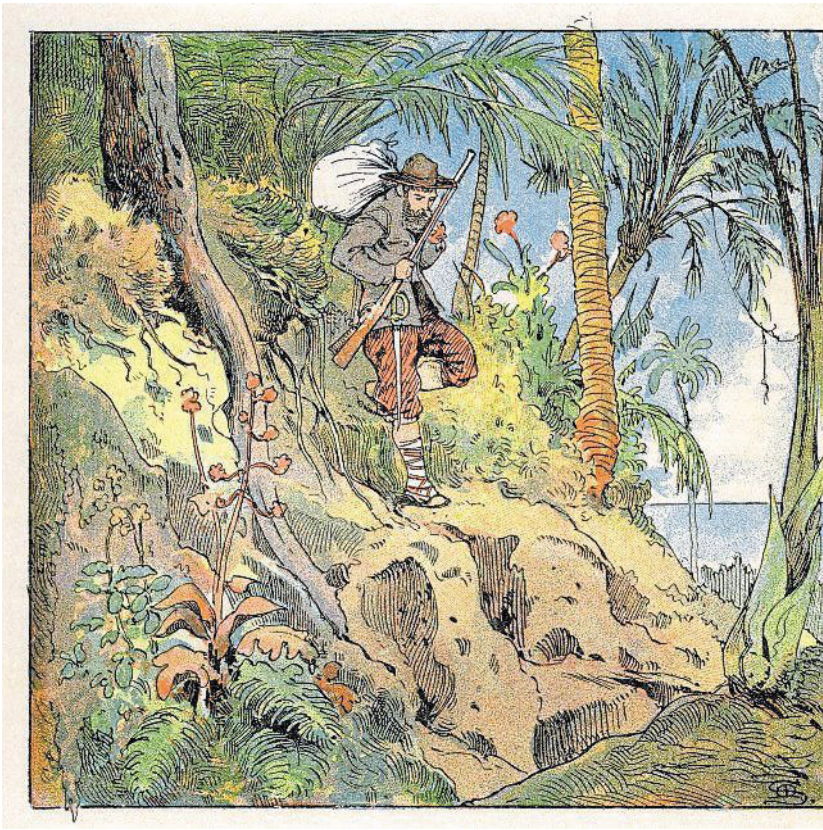
La mer n'a pas seulement inspiré des histoires à ces écrivains. Elle leur a donné une esthétique. Voyez les commentaires émus de Joseph Conrad sur la prose des manuels de navigation, et comparez-les avec la prose éprise d'exactitude de l'auteur. Voyez Jack London truffant ses contes de dialogues en bêche-de-mer, ce parler pidgin utilisé par les marins dans les mers du Sud. Ou encore Herman Melville détaillant avec une exigence encyclopédique les actions des matelots du *Pequod* et le matériel dont ils se servent. Associée au thème métaphysique du roman, l'exhaustivité documentaire de *Moby Dick* produit un effet vertigineux.

La métaphysique ajoute en effet une dimension à ces romans d'aventures. La pensée de Daniel Defoe concentre dans l'île de son *Robinson* toute la question de l'aménagement du territoire. Celle de Joseph Conrad lui permet d'approcher la mégalomanie et la noirceur de l'âme humaine, qui s'incarneront dans le personnage de Kurtz d'*Au cœur des ténèbres*. La pensée contestataire de Jack London lui permet d'écrire contre la fièvre coloniale de son temps, et contre les idées de Rudyard Kipling ; et c'est la lecture de Nietzsche qui rend Loup Larsen, le capitaine du *Loup des mers*, si dangereux, en donnant une justification théorique à sa férocité. Robert L. Stevenson, lui, ne se préoccupe de métaphysique qu'à distance dans *L'Île au trésor*, mais il a d'autres richesses – stylistiques, dialogiques, structurelles – à faire valoir.

Faut-il s'étonner que ces romans aient connu une grande postérité ? Celui de Defoe a enfanté une infinité de robinsonnades, déclinées sur mer, dans l'espace *(Seul sur Mars*, adapté par Ridley Scott) ou entre deux autoroutes *(L'Île de béton,* de J. G. Ballard). *Au cœur des ténèbres* a été réinventé par Francis Ford Coppola dans le film *Apocalypse Now,* ou par le romancier de science-fiction Robert Silverberg dans *Les Profondeurs de la Terre*. Stevenson a développé des techniques de narration, de récit dans le récit, qui caractérisent le roman d'aujourd'hui. Et le cachalot de *Moby Dick* a vécu mille déplacements, notamment dans l'espace *(Léviathan 99* de Ray Bradbury). Pas de hasard si ces réécritures donnent souvent dans la science-fiction. Face au ciel, nous sommes comme les hommes du paléolithique essayant leurs premières pirogues à balancier et posant le pied sur des rivages inconnus.

Alexis Brocas

Mais la mer n'a pas seulement inspiré des histoires à ces écrivains. Elle leur a donné une esthétique.



Ci-dessus : Robinson Crusoé chargé de fruits, illustration de Maximilian Schaefer (Berlin, 1910).

À gauche : *Capturer un cachalot,* par William Page (gravure, 1835), un modèle pour *Moby Dick,* paru en 1851.

INTERFOTO/SAMMLUNG RAUCH/AKG-IMAGES

LECTURE

Conrad, travailleur de la mer

Marin dix-sept ans durant, l'auteur de *Typhon* ne goûte pas les métaphores et trouve de la grandeur aux capitaines sans imagination mais épris de précision.

MARY EVANS/BRIDGEMAN IMAGES

Non, l'homme n'est pas impuissant face aux éléments déchaînés. Il peut leur opposer sa probité, son goût de l'exactitude, son sens du concret et des priorités, et si la chance ou les faveurs de Dieu s'y ajoutent, il en sortira vivant. C'est une des leçons que l'on peut tirer de l'extraordinaire *Typhon*. Un roman réaliste où Joseph Conrad, après une vie en mer, s'attache à régler leur compte à quelques vieux clichés romantiques sur les matelots et leurs capitaines. Et où il crée un personnage d'autant plus extraordinaire qu'il paraît d'abord le plus étriqué des hommes : le capitaine Mac Whirr.

Le roman commence quand deux armateurs cherchent un capitaine pour conduire le vapeur *Nan-Shan* en mer de Siam. On leur conseille Mac Whirr. Qui est tout le contraire d'un « capitaine de roman ». D'abord par le costume : loin du marin folklorique, pipe à la lippe, boucle à l'oreille et perroquet à l'épaule, Mac Whirr arbore en toutes circonstances un complet brunâtre, un chapeau melon et des bottes noires. Conrad ajoute que « jamais il ne quittait son navire pour aller à terre sans serrer dans son poing puissant et velu un élégant parapluie de toute première qualité ». C'est aussi, précise d'emblée l'auteur, un homme dépourvu d'imagination. Mais est-ce un défaut ? « C'est l'imagination qui nous rend susceptibles, arrogants et difficiles à contenter ; tout navire commandé par le capitaine Mac Whirr devenait le flottant asile de l'harmonie et de la paix », explique Conrad.

Mac Whirr va sidérer ses employeurs puis son équipage par son esprit concret. Quand la compagnie qui l'engage change le pavillon anglais du bateau pour un pavillon siamois, Jukes, le second, est pris d'une aversion patriotique. Mac Whirr, lui, se demande quel est le problème. Le drapeau a pourtant été accroché dans le bon sens ! « En dehors de la routine du service, il n'a pas l'air de comprendre la moitié de ce qu'on lui dit », note Jukes, stupéfait. Mais ce n'est pas l'aptitude à la pensée abstraite qui fait les grands hommes. Ce sont les faits, qui, selon Conrad, « parlent d'eux-mêmes avec une insurpassable précision ». Certes, le capitaine Mac Whirr est incapable de comprendre une plaisanterie. Certes, il s'exaspère quand Jukes utilise une métaphore pour décrire une chaleur « à faire jurer un saint » (et Conrad note que le capitaine proteste « contre l'emploi [de] figures dans le discours »). Certes, il écrit toujours à peu près la même lettre à sa femme. Mais à quoi bon la rhétorique, l'imagination, le romantisme au milieu d'un typhon ?

TENIR LE CAP EN TOUTES CIRCONSTANCES

C'est là que Conrad confine au génie. Il nous dit que Mac Whirr a connu des tempêtes, mais pas ce que l'écrivain appelle le « courroux » de l'océan. Et quand celui-ci survient, Mac Whirr ne devient pas un de ces personnages que les circonstances hissent au-dessus de lui-même, ne fait pas montre de forces insoupçonnées. Au contraire, il se comporte avec la même méticulosité que d'habitude. Si la tempête révèle quelque chose, c'est la pertinence de vertus qui ont d'abord fait passer Mac Whirr pour un esprit étroit aux yeux de ses hommes comme à ceux du lecteur.

Joseph Conrad sur le pont du *Tuscania,* entre Muirhead Bone et son frère, le capitaine Bone, en avril 1923.

Ce n'est pas l'aptitude à la pensée abstraite qui fait les grands hommes. À quoi bon la rhétorique, l'imagination, le romantisme au milieu d'un typhon ?

Alors que le tumulte fait rage, que les marins se terrent dans une coursive, et que les coolies, ces travailleurs chinois qui constituent la cargaison du *Nan-Shan*, se battent pour l'argent jailli de leurs bagages éventrés par les éléments déchaînés – deux images de l'humanité en période de catastrophe –, Mac Whirr tient le cap. Au sens propre d'abord, lorsqu'il refuse de dévier son navire à cause de la tempête. Au sens figuré ensuite, puisque jamais son sens du concret et sa morale ne font défaut. Ainsi, au plus fort de la tourmente, il envoie quelques hommes mettre fin à la bagarre des Chinois. Au moins, le *Nan-Shan* « ne coulerait pas avec des gens en train de s'entre-déchirer. Cela, c'était proprement inadmissible ».

Ce capitaine n'est pas un surhomme, et Conrad, qui connaît bien la navigation, ne laisse jamais entendre qu'il a sauvé le *Nan-Shan* – même si Mac Whirr a pris de bonnes décisions, le navire doit d'abord son salut à la chance et à la solidité de sa coque. En revanche, Mac Whirr tient son rôle de capitaine et demeure sur le pont quels que soient les paquets de mer qui lui tombent sur la figure. Si on veut lui trouver de l'héroïsme, il est dans cette capacité à rester lui-même dans des circonstances où les autres se réduisent à leur peur. « Jukes était content […] de sentir à côté de lui son capitaine. Cela le soulageait, tout comme si cet homme, simplement,

Page de gauche : Illustration de *Typhon* par Maurice Greiffenhagen *(The Pall Mall Magazine,* 1902).

SCIENCE PHOTO LIBRARY/AKG-IMAGES

Il ne faut pas confondre un auteur et ses personnages : Conrad et Mac Whirr sont profondément différents – l'un abonde en imagination, l'autre n'en a aucune et s'en félicite. Mais le goût de Conrad pour les esprits pragmatiques et leur expression rigoureuse fait partie de ses obsessions d'écrivain et caractérise son esthétique

en s'amenant sur le pont, avait pris le plus lourd de la tempête sur ses épaules. »

Il ne faut pas confondre un auteur et ses personnages : Conrad et Mac Whirr sont profondément différents – l'un abonde en imagination, l'autre n'en a aucune et s'en félicite. Mais le goût de Conrad pour les esprits pragmatiques et leur expression rigoureuse fait partie de ses obsessions d'écrivain et caractérise son esthétique. Dans un texte méconnu, *En dehors de la littérature,* il vante d'ailleurs les charmes des *Instructions nautiques* et de la prose absolument concrète qu'il a dû potasser pour devenir capitaine. Et il est significatif que le Marlow d'*Au cœur des ténèbres*, en s'enfonçant dans la jungle africaine, trouve, dans une hutte de roseau, un exemplaire d'un autre manuel de marine intitulé *Enquête sur quelques points de l'art de la navigation* : « […] on voyait au premier coup d'œil qu'il y avait là une probité d'intention, une honnête préoccupation de la meilleure façon de s'y prendre, qui donnait à ces humbles pages, méditées tant d'années auparavant, un éclat tout autre que les lumières du métier. » Il apparaît évident que Conrad revendique cette honnêteté de l'auteur marin comme sienne. C'est d'ailleurs en termes proches qu'il décrit les valeurs de la noblesse polonaise dont il est issu dans ses *Souvenirs personnels*. Le romantisme, l'idéalisme, les grandes idées mènent à un divorce d'avec le réel, donc à des comportements irrationnels. Poussés à l'extrême, ils mènent à Kurtz, cet administrateur colonial qui, dans *Au cœur des ténèbres*, finit par se faire adorer par des tribus sauvages, qui lui sacrifient des hommes. Kurtz s'est tant voulu Dieu qu'il est devenu monstre, et à travers lui Conrad entrevoit le pire du XX^e^ siècle.

Joseph Conrad, à son arrivée à New York par bateau, en 1920.

PRAGMATISME CONTRE GIGANTISME

Conrad nous apparaît comme un écrivain voué au pragmatisme par ses années dans la marine. Cela éclate notamment dans *Le Naufrage du Titanic et autres écrits sur la mer,* texte dans lequel il s'intéresse en spécialiste à la célèbre catastrophe. Son attitude rappelle celle de son capitaine Mac Whirr quand on lui présente le *Nan-Shan* comme « le plus docile navire de ce tonnage qu'on puisse voir sur les côtes de Chine » ; exagération romantique face à laquelle Mac Whirr demeure sans réponse, car, « devant les éventualités lointaines, il demeurait aussi indifférent qu'un touriste myope devant la beauté d'un paysage ». De la même manière, Conrad s'étonne que le *Titanic* ait été déclaré insubmersible avant d'avoir été mis à l'épreuve. Il rappelle une évidence tirée de son expérience de marin : « Il est impossible, quoi qu'en disent les constructeurs, qu'un navire de cette dimension puisse être aussi solide, en proportion, qu'un bâtiment plus petit. Les chocs que nos vieux baleiniers devaient encaisser dans les eaux parsemées de glace de la baie de Baffin étaient absolument stupéfiants, sans parler de l'habileté qu'exigeait leur pilotage, et ces navires ont pourtant duré des années. Or le *Titanic*, si l'on en croit les derniers rapports, n'a jamais fait qu'effleurer un morceau de glace […]. » Il faut lire ce texte où Conrad s'emporte avec humour contre ce « Ritz aquatique » et contre les bêtises qu'il inspira aux commentateurs. Et il faut lire la suite, notamment « Quelques aspects admirables de l'enquête sur le naufrage du *Titanic* », où Conrad donne des recommandations sur l'inutilité de bâtir des cloisons étanches qui ne montent pas jusqu'au pont supérieur. Là encore, le pragmatisme de l'expert contredit les rêves des constructeurs.

Pour autant, Conrad n'est pas un pur réaliste. Son indignation contre la tendance au gigantisme en vogue chez les armateurs de paquebots de son temps trahit bien une forme d'idéal – lui-même a commencé par naviguer sur des voiliers, et la modernité de la navigation à moteur lui déplaît. L'éthique simple mais inflexible de Mac Whirr lui ressemble. Conrad paraît avoir adhéré à la morale victorienne de son Angleterre d'adoption quand, dans son texte sur le *Titanic,* il raconte en contrepoint le naufrage du *Douro*, en 1882, dont l'équipage a sauvé tous les passagers, à une exception, avant de sombrer avec le navire. Et il s'attarde sur le moment où l'officier dirigeant l'évacuation, sentant le navire couler, demanda au dernier canot de se mettre à l'abri. « Le bosco me dit que l'homme leur avait parlé de sa voix ordinaire, et ce fut le dernier son qu'ils entendirent avant que le bateau fût englouti. Tout le reste est silence. »

Alexis Brocas

PICTURES FROM HISTORY/BRIDGEMAN IMAGES

CONRAD, ÉCRIVAIN MALGRÉ LUI

Certaines vocations ne tiennent à rien. Si l'on se fie à ses *Souvenirs personnels*, Conrad ne s'est jamais voulu écrivain. Dès ses 13 ans, et avant même d'avoir vu la mer, il s'est voulu marin, au grand désespoir de Tadeusz Bobrowski, son oncle et tuteur éclairé, et de son précepteur, qui tentèrent de le convaincre avant de capituler. « Tu es un incorrigible don Quichotte, voilà ce que tu es », lui déclara ce précepteur admiré. « Je n'avais que 15 ans, et je ne compris pas exactement ce qu'il voulait dire. Mais je me sentis vaguement flatté d'entendre citer le nom du chevalier immortel à propos de ma propre folie. »

ORPHELIN À 12 ANS

Conrad raconte comment le désir d'écrire lui est tombé dessus, un matin de 1880, à Londres, pendant un long séjour à terre. Alors qu'il projetait de lire dans la pension où il séjournait, il se mit à rédiger les premiers feuillets de *La Folie Almayer.* « Ce n'était pas le fruit d'une nécessité – la fameuse nécessité de s'exprimer, qu'imaginent les artistes en quête de motifs. La nécessité qui me poussait était secrète, obscure, c'était un phénomène masqué, totalement inexplicable. » L'écrivain mettra quatorze ans à terminer ce livre, auquel il pensera tous les jours. Il lui aura été inspiré par une rencontre avec Charles Olmeijer, sorte de clochard mégalomane devenu une célébrité de Bornéo. Plonger dans les origines de la vocation littéraire de Conrad, c'est aussi plonger dans l'histoire de sa famille. Józef Teodor Konrad Korzeniowski naît en 1857 à Berdytchiv (en ukrainien, Berditchev, en russe, ancienne ville polonaise située dans une Ukraine alors rattachée à l'Empire russe), dans un foyer de la noblesse polonaise. Son père, Apollo, était écrivain et traducteur : ainsi avait-il fait lire à son fils *Les Travailleurs de la mer*, de Victor Hugo, à haute voix. Apollo était aussi membre de la résistance polonaise, ce qui lui valut exils et séjours en prison. Les parents de Joseph Conrad moururent de la tuberculose. Orphelin à 12 ans, il fut confié à son oncle, bienveillant mais perplexe devant ce neveu doué mais peu enclin aux études. À 16 ans, Conrad accomplit enfin son rêve : il débarque à Marseille, où il cherche une place sur un bateau. Deux mois plus tard, il embarque comme passager pour les Caraïbes. Au retour, il fait, semble-t-il, partie de l'équipage. Ses premiers engagements sont modestes : il est d'abord simple steward. Mais, en 1877, il lui est interdit de servir dans la marine française sans accord du consul. Il passe donc dans la marine anglaise, où il apprend ce qui deviendra sa langue d'écriture, et dont il grimpe les échelons, en exagérant parfois son expérience maritime pour être admis à concourir. Ses voyages l'emmènent en Australie, à Bangkok, sur les côtes de Sumatra, à Singapour, à Bornéo, au Congo… Au total, il aura passé dix-huit ans sur les mers. Il renonce en 1894, après une année de capitanat. Un an plus tard, *La Folie Almayer* paraît. Dès lors Conrad ne naviguera plus qu'en littérature.

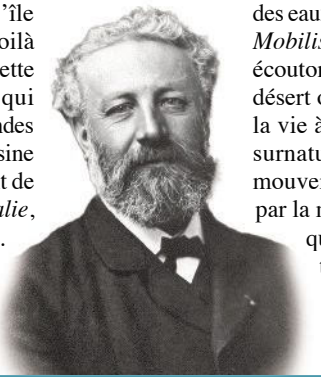
A. B.

VOYAGES RÉELS ET VOYAGES MÉTAPHORIQUES

Tous les continents du monde pour un bout d'océan

***Le capitaine Nemo*, *L'Île mystérieuse*, *Deux ans de vacances*... La mer – cet « immense désert où l'homme n'est jamais seul, car il sent frémir la vie à ses côtés » – joue un rôle central dans l'œuvre et l'imagination de Jules Verne.**

« Je n'aime que la liberté, la musique et la mer », déclarait volontiers Jules Verne. Encore faut-il savoir de quelle mer il s'agissait. Né à Nantes, le futur romancier passe son enfance sur l'île Feydeau, au cœur de la vieille cité, et le voilà qui s'effraie et s'enchante à la pensée qu'elle se mette à dériver, comparable à ces machines flottantes qui transporteront ses fictifs voyageurs à travers les « mondes connus et inconnus ». À 11 ans, il s'éprend de sa cousine Caroline, pour l'amour de laquelle il tente vainement de prendre place comme mousse sur le trois-mâts *Coralie*, afin d'aller quêter à son intention un collier de corail. Véridique ou inventée, l'anecdote est révélatrice du rôle de la fabulation dans la trame de son quotidien ; et c'est son petit-fils, M. Jean Jules-Verne, qui transcrit cette confidence tardive : « Je ne peux voir partir un navire […] sans que tout mon être ne s'embarque à son bord ! »



LA FASCINATION DU DÉPART

Fut-il un véritable voyageur ? Certes. N'a-t-il pas traversé l'Atlantique sur le paquebot *Great Eastern* ? C'est connu. N'a-t-il pas navigué jusque vers l'Écosse et vers la Scandinavie ? Mais si. Et la Méditerranée, ne l'a-t-il pas parcourue sous le ciel bleu comme au milieu de la tempête ? Toujours oui. Enfin, son amour de la navigation ne l'a-t-il pas vu être investi du titre de patron de chaloupe, puis de yachts, sur les différents *Saint-Michel* ? Précisément : plus souvent à quai qu'au large, ceux-ci vont devenir le symbole même de la création. Réminiscences et prolongements littéraires, voilà les principes de l'imagination vernienne de la mer.

L'homme, la mer et le navire forment la trinité de cet univers liquide. Le rêve, c'est de passer sa vie en bateau sur la mer : c'est la demeure idéale

Là s'accomplissent des périples sans commune mesure avec les croisières qui jalonnent son existence. Écoutons le héros de *Vingt mille lieues sous les mers*, « l'homme des eaux », celui qui a choisi pour devise la formule latine *Mobilis in mobili* (« mobile dans l'élément mobile »), écoutons-le célébrer son royaume : « C'est l'immense désert où l'homme n'est jamais seul, car il sent frémir la vie à ses côtés. La mer n'est que le véhicule d'une surnaturelle et prodigieuse existence ; elle n'est que mouvement et amour ; c'est l'infini vivant […]. C'est par la mer que le globe a pour ainsi dire commencé, et qui sait s'il ne finira pas par elle ! Là est la suprême tranquillité. La mer n'appartient pas aux despotes. […]Ah ! monsieur, vivez, vivez au sein des mers ! Là seulement est l'indépendance ! Là je ne reconnais pas de maîtres ! Là je suis libre ! »

Ce poème de la mer que récite le capitaine Nemo, c'est le rêve à voix haute, c'est la dérive de la plume de Jules Verne. Accompagnons-le quelques lignes. Pour l'explorateur des « mondes connus et inconnus », la mer est un élément qui ne se laisse pas ignorer ni longtemps oublier. C'est que, comme le dit Nemo, « elle couvre les sept dixièmes du globe terrestre ». Partir, c'est donc souvent s'avancer sur cette surface mouvante, et nombre de romans commencent par l'annonce d'une navigation. *Les Aventures du capitaine Hatteras* : « Demain, à la marée descendante, le brick le *Forward*, capitaine K. Z., second, Richard Shandon, partira de New Prince's Docks pour une destination inconnue. » Voilà, donnés d'emblée, les mots qui inaugurent la fiction et le périple. Pour célébrer la mer, pas besoin d'être né marin, comme Jem West, un des héros du *Sphinx des glaces* ;

WIKIPÉDIA

il suffit, dans le même roman, d'être un narrateur et de laisser sa voix se confondre avec celle du conteur : « La navigation, c'est le repos dans le mouvement, le bercement dans le rêve […]. » Peu de personnages échappent à cette fascination du départ en mer et à cette équation. Le docteur Clawbonny, qui accompagne Hatteras dans sa recherche du pôle Nord, nous est ainsi présenté : « Le docteur aspirait avec ivresse le vent de la mer ; il se promenait vigoureusement dans les rafales, et pour un savant il avait le pied assez marin. » Et il dialogue avec le maître d'équipage : « C'est une belle chose que la mer, dit-il à maître Johnson […]. Je fais connaissance un peu tard avec elle, mais je me rattraperai. – Vous avez raison, monsieur Clawbonny ; je donnerais tous les continents du monde pour un bout d'océan. »

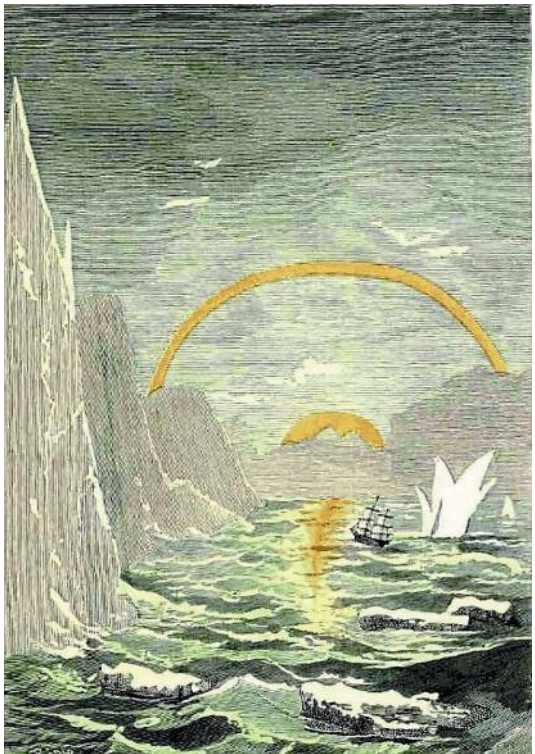
PAYSAGES MARINS ET BONHEURS D'EXPRESSION

Voyager, c'est donc en passer par la volonté de la mer. Dans les relations passionnées qui se nouent entre elle et l'homme, un instrument joue un rôle capital : le bateau. La connaissance technique qu'en a notre auteur est prodigieuse ; le perroquet, la brigantine, le rouf, la hune, la dunette, autant de substantifs qui tissent la voile du voyage marin. C'est sur la saisie extasiée du yacht le *Duncan* que s'ouvre l'aventure des *Enfants du capitaine Grant*. C'est en confectionnant un radeau que l'on tente de fuir après le naufrage conté dans *Le Chancellor* ou que l'on envisage de reconnaître les environs de *L'Île mystérieuse*. Le capitaine Len Guy et le lieutenant Jem West aiment la goélette *Halbrane* comme on peut chérir un être humain. L'homme, la mer et le navire forment la trinité de cet univers liquide. Le rêve, c'est de passer sa vie en bateau sur la mer : c'est la demeure idéale. Jules Verne écrivant à bord de l'un des *Saint-Michel*, c'est le professeur Aronnax et le capitaine Nemo à bord du *Nautilus*. Ainsi le voyage réel et le voyage métaphorique s'engendrent éternellement. Où que l'on aille, ce sont les voies de la mer qui s'ouvrent à l'étrave du navire. Le roman *Vingt mille lieues sous les mers* ne cesse d'évoquer sa surface, ses reflets, sa flore, sa faune, et jusqu'à ses continents engloutis, avec villes, substructions et épaves de toutes sortes. Outre la richesse de la palette de ces paysages marins, on découvre là bien des bonheurs d'expression : « Sous l'éperon du *Nautilus* s'étendait une vaste plaine tourmentée […]. Puis, sur cette nature désolée, un silence farouche, à peine rompu par le battement d'ailes des pétrels ou des puffins. Tout était gelé alors, même le bruit. »

Enfin, la mer offre à l'esprit avide du scientiste du XIXe siècle l'inventaire de ses ressources : sur la mer, on ne cesse d'apprendre. Les « Voyages extraordinaires » déploient une investigation scientifique du globe sans équivalent littéraire. Faute d'en énumérer ici les trésors, laissons parler le docteur Clawbonny : « […] on m'offre de compléter, ou, pour mieux dire, de refaire mes connaissances en médecine, en chirurgie, en histoire, en géographie, en botanique, en minéralogie, en conchyliologie, en géodésie, en chimie, en physique, en mécanique, en hydrographie ; eh bien, j'accepte, et je vous assure que je ne me fais pas prier ! » Et le capitaine Nemo, après avoir montré que tous les règnes et toutes les espèces du globe sont attestés dans l'océan, proclame : « La mer est le vaste réservoir de la nature. »

Serge Koster

Ci-dessus : « Le capitaine Nemo prit la hauteur du soleil », illustration de *Vingt mille lieues sous les mers* par Alphonse de Neuville (1871).



Page de gauche : Jules Verne, photographié par Félix Nadar (v. 1878).

Ci-contre : *Voyages et aventures du capitaine Hatteras,* édition illustrée par Édouard Riou et Henri de Montaut (1866).

WIKIMEDIA COMMONS.

TERREURS EN MER

Au bord de l'abîme

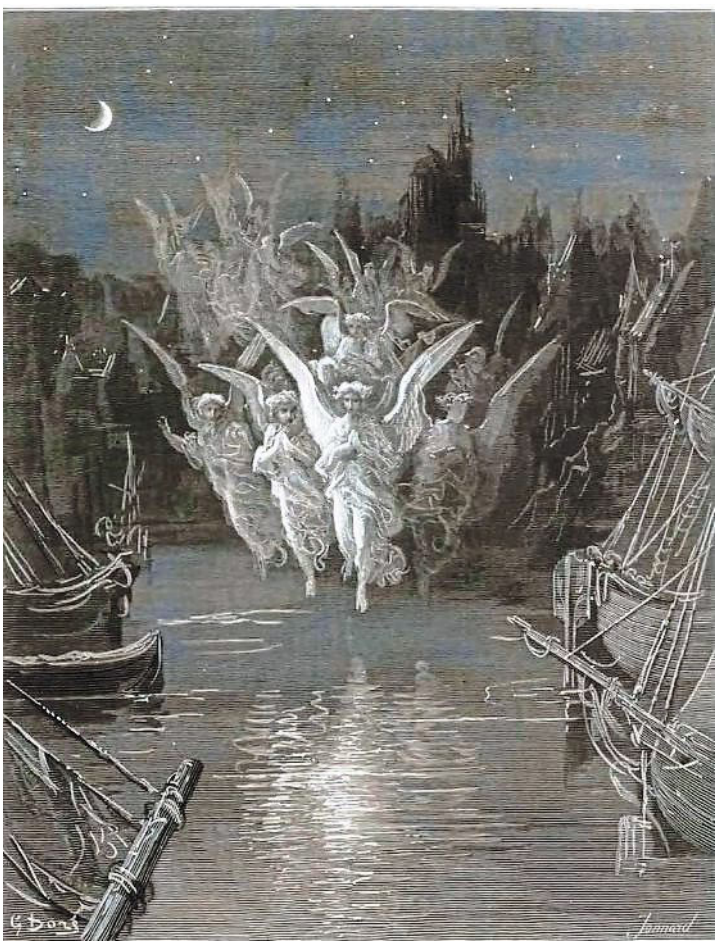
Pour le poète britannique Samuel Taylor Coleridge comme pour les Américains Edgar Allan Poe et Herman Melville, la mer est un lieu où l'homme se confronte à de redoutables forces cosmiques.

Dès ses origines, la littérature de l'Amérique du Nord, comme son histoire, est marquée par une frontière en perpétuel recul, par la persistance d'un lieu sauvage où, en fuite devant l'avance de la civilisation urbaine et de la famille, le héros subira une épreuve initiatique. Après *La Prairie* (1827), de James Fenimore Cooper, nous trouvons les océans des *Aventures d'Arthur Gordon Pym* (1838), de Poe, et de *Moby Dick* (1851), de Melville. Mais, chez eux, le voyage en mer ne sert pas simplement à véhiculer le grand mythe américain de la fuite. Il porte des fantasmes plus troubles, qui font de la mer un lieu de terreur où l'on sera brisé par des forces cosmiques, hanté par diverses images du Mal. En cela, *Les Aventures d'Arthur Gordon Pym* et *Moby Dick* se rapprochent d'une autre lignée, celle de *La Ballade du vieux marin* (1798), de Samuel Taylor Coleridge.

UN ÉQUIPAGE CADAVÉRIQUE

Coleridge n'est pas un poète des rivages, mais de la haute mer. Dans plusieurs poèmes (« La harpe éolienne » ou « Kubla Khan », par exemple), l'opposition se construit entre l'eau des sources et des ruisseaux, qui n'est autre que la pulsation de la vie elle-même, et l'eau des océans, qui se fige en un calme mortel ou bien se déchaîne en une tempête meurtrière, mais n'a jamais la mesure humaine. Et sur la baleine, que Melville n'avait pas encore posée en énigme de l'univers, Coleridge a aussi son mot à dire : « La baleine est suivie par des vagues. Je voudrais pour ma part descendre en un glissement le ruisseau de la vie paisible, être truite. » Mais c'est la nuit que l'océan déploie toute sa féerie satanique : « Les feux de la Mort dansaient la nuit. Pareille aux huiles d'une sorcière, l'eau flambait verte, et bleue, et blanche. » C'est au récit des voyages du capitaine James Cook que Coleridge aurait emprunté le flamboiement et la phosphorescence des eaux. Mais, à cela, il faut ajouter un élément, qui est le pourrissement, venant souligner que l'océan est le domaine de la mort : « Je regardai la mer en pourriture, et j'en détournai les yeux ; je regardai le pont en pourriture, et dessus gisaient les morts. »

Nous ne sommes plus très loin d'Edgar Allan Poe. Son Arthur Gordon Pym trouvera, lui aussi, sur son chemin un brick à l'équipage cadavérique animé d'un semblant de gesticulation (dû à la présence d'une mouette qui fouaille le dos d'un marin pour se gorger de chair morte). Lui aussi connaîtra la « clarté phosphorique » des eaux, où nagent cette fois des requins, lorsqu'y glissera le cadavre de son premier initiateur et ami, Auguste. À l'eau de l'Antarctique, Poe opposera vers la fin du livre celle des ruisseaux de l'île de Tsalal, qui est de son invention : « Bien que cette eau coulât avec rapidité sur toutes les pentes, elle n'avait jamais l'apparence



***La Ballade du vieux marin,* de Samuel Taylor Coleridge, illustrée par Gustave Doré (1877).**

BNF

> « Je regardai la mer en pourriture, et j'en détournai les yeux ;
> je regardai le pont en pourriture, et dessus gisaient les morts »
>
> ***La Ballade du vieux marin*, Samuel Taylor Coleridge**

habituelle de la limpidité […]. Elle n'était pas incolore ; elle n'était pas non plus d'une couleur uniforme quelconque, et tout en coulant elle offrait à l'œil toutes les variétés possibles de la pourpre, comme des chatoiements et des reflets de soie changeante. » Mais le plus important, dans l'image de l'océan que propose Poe, c'est peut-être sa température : le réchauffement des eaux à mesure qu'on approche du pôle Sud, leur chaleur dans les dernières pages, qui accompagne une modification de substance et de couleur. « La chaleur de l'eau était alors vraiment remarquable, et sa couleur, subissant une altération rapide, perdit bientôt sa transparence et prit une nuance opaque et laiteuse. » Au-dessus de la surface flotte une « haute barrière de vapeur grise et légère », d'où tombera plus tard une « averse cendreuse et blanche » d'une substance inconnue. Poe retrouve au pôle Sud les miasmes des demeures pourrissantes de ses contes.

LE VERTIGINEUX MIROIR DU GRAND VIDE SANS CŒUR

Comme *Les Aventures d'Arthur Gordon Pym* et *La Ballade du vieux marin*, *Moby Dick* présente un caractère allégorique affirmé par Melville à l'intérieur de l'œuvre : « Considérez bien l'une et l'autre : cette mer et la terre ; ne trouvez-vous pas là quelque curieuse analogie avec quelque chose de vous ? Car ainsi que l'océan des terreurs baigne et cerne la terre de toutes parts, ainsi l'âme de l'homme contient une île de Tahiti, merveilleuse de paix et de sérénité heureuse, mais battue de tous les côtés par toutes les horreurs et les affres de la vie qu'on ne connaît qu'à demi. » L'une des conséquences du propos de Melville est de faire du bestiaire l'élément dominant, autour duquel tout le livre s'organise : la baleine blanche elle-même est approchée peu à peu à travers toute la gamme des cétacés que Melville, dans le fameux chapitre « Cétologie », classe comme les volumes d'une bibliothèque (baleines in-folio, in-octavo, in-douze) – soulignant le dérisoire de la connaissance qui tente de classer le vivant et qui sera rabaissée plus loin à sa juste mesure par l'irruption du monstre cosmique lui-même.

Après Coleridge et Poe, Melville place au centre de son œuvre une créature fabuleuse associée à l'idée de blancheur. Moby Dick succède à l'albatros de *La Ballade du vieux marin* et à la figure surnaturelle qui se dresse à la dernière page des *Aventures d'Arthur Gordon Pym*. Quant à la blancheur, Melville en fait le reflet du « démonisme du monde » : « Est-il que par son indéfinitude, elle est comme le vertigineux miroir du grand vide sans cœur et des immensités de l'univers ? Est-ce ainsi que nous

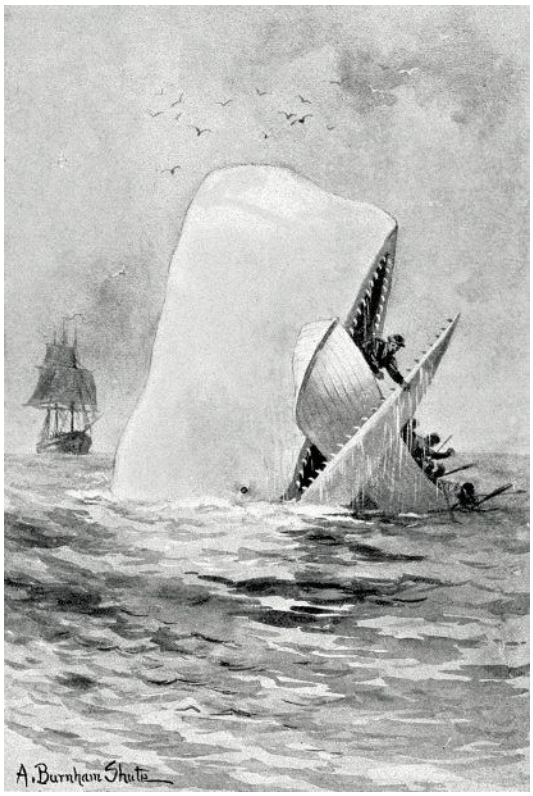


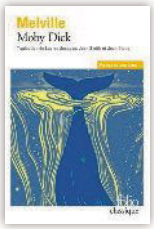
Illustration de *Moby Dick*, par A. Burnham Shute (1892).

poignarde l'idée du néant et de l'annihilation, lorsque nous contemplons les blancs abîmes de la Voie lactée ? Ou est-ce – comme le blanc est dans son essence moins une couleur que l'absence de couleur, et en même temps il en est le profond mélange – par ces raisons que la muette blancheur est si pleine de sens, dans les vastes étendues d'un paysage de neige ? Est-ce cette incolore, multicolore absence de Dieu devant laquelle nous frémissons, qui nous fait reculer d'effroi ? »

Le blanc, négation de la couleur mais étendue infinie et terrifiante, envahit les images les plus fortes que nous laissent les dérives symboliques imaginées par Coleridge, Poe et Melville : celle du spectre pâle jouant aux dés avec la Mort le destin du vieux marin ; celle d'Arthur Gordon Pym sombrant dans les eaux tièdes et laiteuses de la matrice polaire ; celle enfin des feux de Saint-Elme illuminant la route du *Pequod*, avec l'écho de la voix du capitaine Achab : « Le feu blanc nous éclaire la route pour le cachalot blanc ! »

Robert Louit

La Ballade du vieux marin
Samuel Taylor Coleridge
Traduit de l'anglais par Patrick Calais
132 p., Publie.Net, 14 €



Moby Dick
Herman Melville
Traduit de l'anglais (États-Unis) par Lucien Jacques, Joan Smith et Jean Giono
752 p., Folio, 8,40 €

Les Aventures d'Arthur Gordon Pym
Edgar A. Poe
Traduit de l'anglais (États-Unis) par Charles Baudelaire
352 p., Le Livre de poche, 8,40 €

ÉDITION MOBY-DICK/CH SIMONDS CO

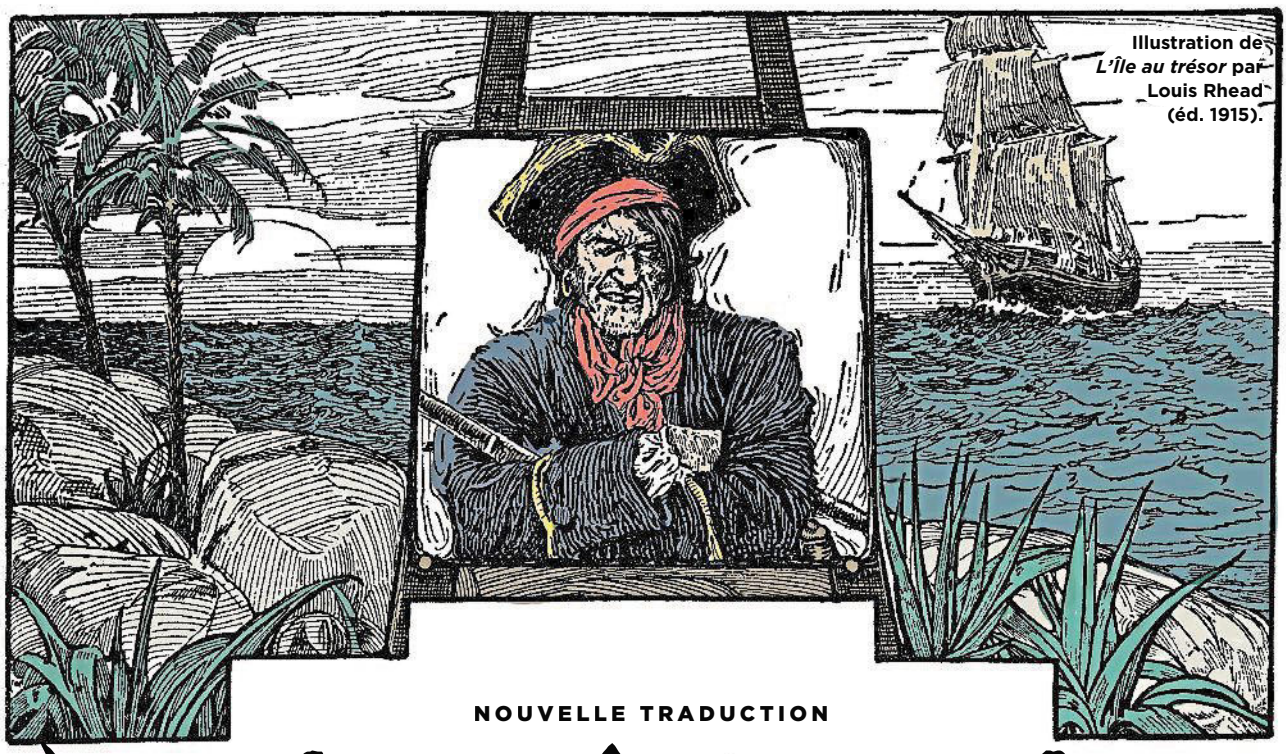


Illustration de *L'Île au trésor* par Louis Rhead (éd. 1915).

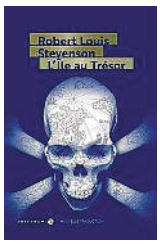
NOUVELLE TRADUCTION

À pied, avec âne ou en bateau

Il adorait les voyages et les explorateurs : R. L. Stevenson, le père de *L'Île au trésor*, a traversé l'océan Atlantique et les États-Unis, les Cévennes et les îles Samoa. Brève histoire de celui qui voulait devenir vagabond.

Les Stevenson bâtissent, réparent, inspectent des phares en Écosse depuis toujours ou presque. Le jeune Robert Lewis (1850-1894) est un enfant fragile, asthmatique, souvent trop malade pour aller à l'école. Il passe son temps à lire des romans d'aventures dans son lit, mais ne refuse jamais d'accompagner son père sur un îlot rocheux où se dresse un phare en construction. Il entreprend des études d'ingénieur par obligation familiale. Quelle barbe ! Il essaie plutôt le droit, profession depuis toujours des Balfour, la famille de sa mère. Encore pire ! Il veut devenir vagabond. Il explore son pays à pied et en canoë. Il écrit des poèmes et des récits fantastiques. Son père n'est pas content.

Il pagaie sur les rivières et les canaux d'Anvers à Pontoise. Le récit de son aventure, *An Inland Voyage* (qui connaît différents titres français selon les éditions, depuis *Croisière à l'intérieur des terres* jusqu'à *Voyage en canoë sur les rivières du Nord* en passant par *À la pagaie*), forme son premier livre. Le jeune homme s'installe dans la forêt de Fontainebleau, à Barbizon, puis à Grez-sur-Loing (dans l'actuelle Seine-et-Marne). Il fréquente des peintres, des écrivains. Il change Lewis en Louis. Il achète une péniche. Il tombe amoureux de Fanny Osbourne, une Américaine qui a dix ans de plus que lui et deux enfants. Mr Osbourne, son mari, exige le retour de Fanny et de ses enfants. Elle rentre en Amérique. Stevenson se console en marchant dans les Cévennes, puis il traverse l'océan Atlantique (en bateau) et les États-Unis (en train) pour rejoindre Fanny à San Francisco. Il remarque que les Américains ne traitent pas les Indiens, les Noirs et les Chinois comme des êtres humains, et que ces pauvres gens occupent un wagon séparé dans le train.



L'Île au trésor
Robert Louis Stevenson
Traduit de l'anglais par Jean-Jacques Greif
301 p., Tristram, 19,90 €

PROCHE DES HABITANTS

Osbourne accepte de divorcer, Stevenson épouse Fanny. Ils partent en voyage de noces avec les enfants, Isobel

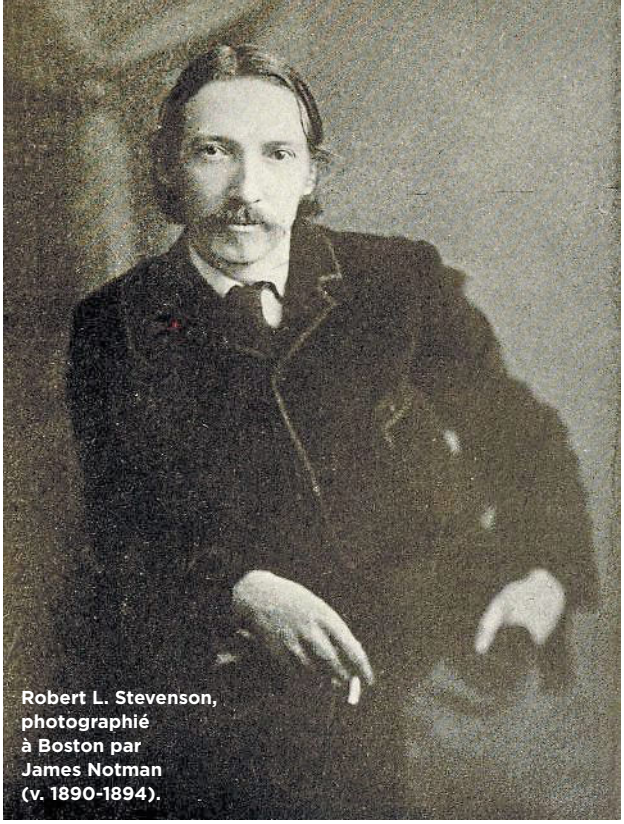
GIANCARLO COSTA/BRIDGEMAN IMAGES

Il embarque à San Francisco à la recherche d'une île au climat sec et chaud. Il finit par s'installer à Apia, île d'Upolu, capitale de l'archipel des Samoa. Il écrit de nombreux textes d'inspiration locale. Tout le monde le connaît sous le nom de Tusitala, « celui qui raconte des histoires »

et Lloyd, dans le nord de la Californie et tous campent dans une mine désaffectée (*The Silverado Squatters*, récit intégré à *La Route de Silverado*, en version française). C'est là que Lloyd dessine une île au trésor. La famille revient en Europe et passe trois ans à Bournemouth dans une maison offerte à Fanny par le père de Stevenson, qui a enfin accepté les vagabondages de son fils et se réjouit qu'il ait épousé une femme de bon sens. La santé de Stevenson reste fragile. Il commence à cracher du sang. Il repart en Amérique et découvre que son *Strange Case of Dr Jekyll and Mr Hyde (L'Étrange Cas du Dr Jekyll et de Mr Hyde)* connaît un énorme succès sans lui rapporter le moindre dollar, faute d'accords internationaux sur les droits d'auteur. Sa célébrité lui permet néanmoins de gagner sa vie en écrivant des articles pour les magazines.

Il embarque à San Francisco à la recherche d'une île au climat sec et chaud. Il finit par s'installer à Apia, sur l'île d'Upolu, capitale de l'archipel des Samoa. Il écrit de nombreux textes d'inspiration locale. Tout le monde le connaît sous le nom de Tusitala, « le conteur d'histoires ». Il se mêle de politique. Il est proche des habitants et très critique à l'égard des Britanniques, des Américains et des Allemands qui exploitent – et, à l'occasion, massacrent – ses amis. Il va voir ces derniers quand ils sont en prison et envoie des articles féroces au *Times* de Londres. Il craint d'être arrêté par les Allemands. Il meurt d'une hémorragie cérébrale en 1894, à 44 ans.

Jean-Jacques Greif



Robert L. Stevenson, photographié à Boston par James Notman (v. 1890-1894).

BOSTON PUBLIC LIBRARY

« Comment vous faudriez m'appeler ? »

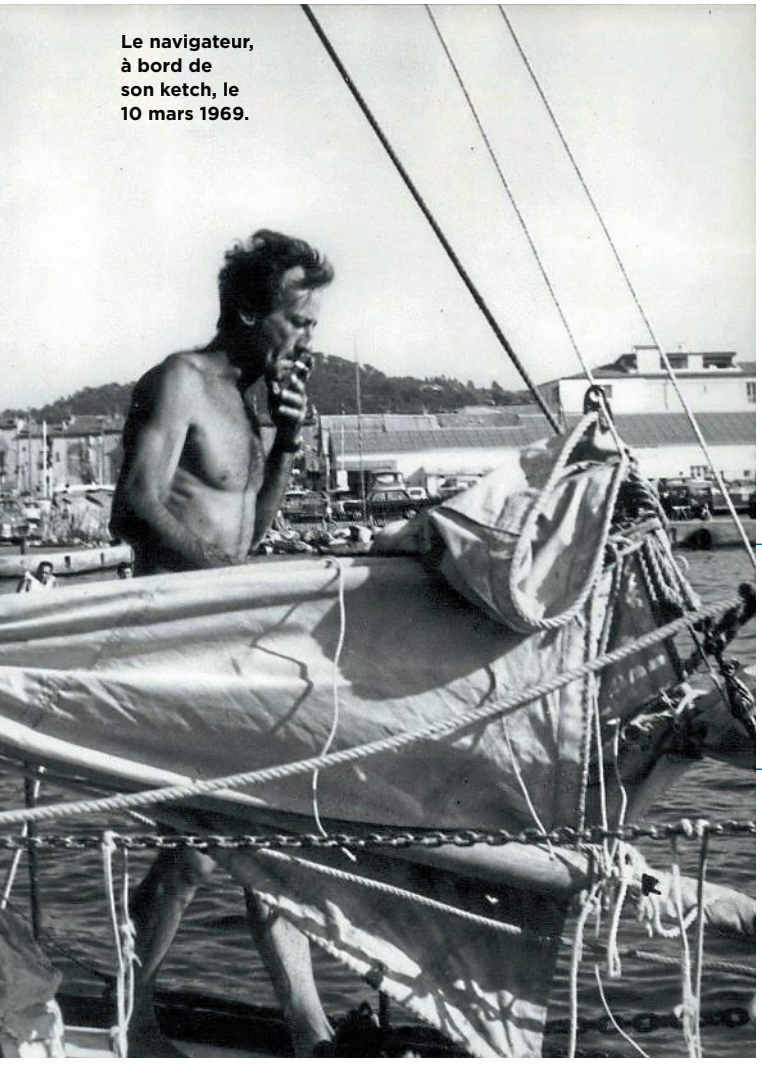
Journaliste, écrivain et traducteur en 2018 de *L'Île au trésor*, Jean-Jacques Greif explique ici son souci de transcrire fidèlement les subtilités du langage des pirates de R. L. Stevenson.

« Ce qui m'a frappé en lisant *Treasure Island (L'Île au trésor),* c'est le langage que Stevenson a inventé pour ses pirates. Par exemple, le pirate Billy Bones se présente ainsi quand il arrive dans l'auberge de l'Amiral-Benbow au début du livre : "What you mought call me? You mought call me captain." Il fabrique le mot *mought* en combinant *might* (« pourriez ») et *ought* (« devriez »). Tous les pirates parlent mal. C'est ce qui les distingue des *gentlemen*. Leur anglais corrompu dévoile à la fois leur manque d'éducation, leur méchanceté, et la virtuosité de Stevenson. Et je trouvais dommage de perdre l'effort que Stevenson a accompli pour faire parler ses pirates. Dans une traduction que lisaient mes enfants, Billy Bones demande : "Comment allez-vous m'appeler? Vous pourriez m'appeler capitaine." Dans ma traduction : "Comment vous faudriez m'appeler?" Voici un autre passage de ma traduction, dans lequel le pirate Israel Hands, blessé dans une bagarre avec un collègue qu'il vient de tuer, s'adresse à Jim Hawkins, le jeune narrateur, qui s'est emparé du navire : "Cet homme, O'Brien srait son nom, un Irlandien pourri – cet homme et moi qu'on a mis la toile, pour de ramener l'navire au mouillage. Alors l'est mort maintenant, c'est sûr – aussi mort que l'eau de fond de cale; et qui va barrer c'te goilette, j'vois pas. Si que j'te redile pas des tuyaux, t'es pas l'homme pour, j'dirais. Alors écoute, tu m'donnes à boire et à manger, et un vieux foulard ou mochoir pour embander ma coupure, tu fais ça; et moi, j'te dis comment la barrer." »

LARGUER LES AMARRES

Bernard Moitessier
le vagabond des étoiles

Marin rêveur et idéaliste, habité par une grande pureté, ce navigateur anticonformiste connut une formidable célébrité avec le récit d'une course en solitaire qu'il avait choisi d'abandonner en cours de route pour tracer le plus beau des chemins : là où le vent le portait.



Le navigateur, à bord de son ketch, le 10 mars 1969.

Souvenir aussi lointain que l'horizon scruté depuis la poupe d'un navire… la lecture, adolescent, des ouvrages d'aventures maritimes publiés chez Arthaud, qui étaient à mes congénères ce que sont aujourd'hui les mangas aux jeunes du même âge. Un plaisir addictif d'affamé. La collection Arthaud ne nécessitait pas une connaissance pratique de la voile. Seule comptait l'aventure des extrêmes par les mots. Bernard Moitessier était l'un des phares de cette littérature écrite à l'encre bleu marine, un auteur d'autant plus fascinant qu'il avait plongé la tête la première dans les grandes révolutions spirituelles des *sixties* : le pacifisme, l'écologie, l'hindouisme… C'était un mélange d'aventurier sans peur et de sage à la sauce hippie, d'où son immense succès auprès des lecteurs dans les années 1970. Une sorte d'Éric Tabarly qui s'exprimerait comme l'écrivain Jack Kerouac pour évoquer les incertitudes menaçantes du monde et les dérives bienfaitrices.

Ce contemplatif avait pris au mot l'expression « larguer les amarres » en l'appliquant à son propre mantra : « Je vis de tout mon être ce qui s'appelle vivre »

Moitessier était l'alpiniste des montagnes molles, cette houle hypnotique et ces déferlantes rageuses qui poussaient son frêle esquif sur des chemins de crête parfois inconfortables. Né en 1925 en Indochine, il avait découvert très jeune la navigation auprès des pêcheurs du golfe de Siam (actuel golfe de Thaïlande), avec lesquels il sillonna un temps les mers du Sud, au grand désespoir de ses parents, en particulier de son père, dirigeant d'une firme d'import-export, qui espérait voir son fils devenir commercial à ses

KEYSTONE PRESS AGENCY/ZUMA WIRE/BRIDGEMAN IMAGES

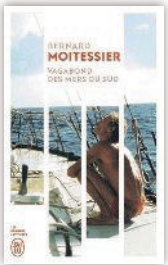
côtés. Rétif aux études et à toute forme d'autorité, le jeune homme traversa des moments difficiles, en particulier pendant l'occupation japonaise de l'Indochine quand il manqua d'être fusillé pour son attitude jugée insolente.

« La mer, la mer, toujours recommencée… » Paul Valéry souffla peut-être à cet admirateur du skipper Alain Gerbault (1893-1941) le choix d'une existence désormais tout entière axée vers l'infini marin. En 1966, accompagné de Françoise, sa compagne d'alors, Moitessier double une première fois le cap Horn à la voile, sans escale de Tahiti à l'Europe, à bord d'un voilier en acier de 12 mètres construit grâce aux droits d'auteur de *Vagabond des mers du Sud*, son premier livre. Ce mythique ketch porte le nom de *Joshua*, en hommage à Joshua Slocum (1844-1909), le Canadien ayant réalisé le premier tour du monde à la voile en solitaire (1895-1898). Après avoir longuement hésité, parce que l'esprit de compétition n'entrait pas dans son logiciel, Moitessier décida d'accepter l'invitation qui lui était faite en 1968 de participer au Golden Globe Race, un défi organisé par *The Sunday Times* à l'initiative de sir Francis Chichester, lui-même éminent navigateur en solitaire. Le règlement était simple : chacun des concurrents partait du port britannique de son choix ; il lui « suffisait » de boucler le tour du monde par les caps de Bonne-Espérance (continent africain), Leeuwin (continent australien) et Horn (continent américain), sans toucher terre et sans assistance. Aventure risquée : bricolé de bric et de broc par manque d'argent, le *Joshua* était doté de poteaux télégraphiques en guise de mâts. Obsédé par le poids de son navire, Moitessier l'allégea autant que faire se peut, n'emportant par exemple qu'une radio pour écouter la météo, mais pas d'émetteur pour communiquer sa position…

UNE THÉORIE DE LA RELATIVITÉ

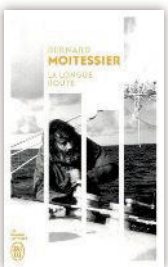
Le navigateur quitta Plymouth le 22 août 1968 et se laissa petit à petit gagner par le désir de faire l'école buissonnière à un moment ou à un autre, ce qu'il fit en abandonnant la course alors qu'il était en bonne place pour l'emporter. Il poursuivit ainsi sa route jusqu'à Tahiti, accomplissant un tour du monde et demi. Des mois passés dans une solitude absolue, avec pour seuls compagnons les dauphins, les poissons volants, les albatros et les étoiles. Les océans se faisaient tour à tour aimables et menaçants, tourbillons d'écume, lames aux allures de falaises, gouffres noirs, montagnes blanches… Le barreur affrontait ces manifestations de furie avec une sereine assurance, contrôlant *Joshua* lorsque celui-ci dévalait les pentes vertigineuses à la manière d'une planche de surf. Parfois, le manque de sommeil conduisait le marin exténué à s'allonger dans la cabine humide, qui semblait soudain prendre des airs de cercueil flottant… Ce contemplatif, mort en 1994, avait pris au mot l'expression « larguer les amarres » en l'appliquant à son propre mantra : « Je vis de tout mon être ce qui s'appelle vivre. »

Dans un entretien télévisé, Moitessier confessera plus tard n'avoir jamais eu de grand projet avec la Golden Globe Race. C'était, dit-il, simplement « une chose parmi d'autres qu['il] avai[t] envie de faire. [S]e retrouver tout seul comme il y avait des gars qui partaient dans le désert autrefois. Pour se retrouver ». On pourrait nommer cela la théorie de la relativité des choses de l'existence. Le navigateur frayait au plus près de cette nature imprévisible, seul parmi les nuages et l'écume, refaisant le monde à sa façon, écologique et pacifique, quand il se perdait dans ses pensées dans les moments d'accalmie, revoyant l'enfance heureuse en Indochine, les longues courses pieds nus dans la forêt avec ses frères à la recherche de miel sauvage, les piqûres d'abeilles, la mer du golfe de Siam avec ses fines pirogues, les chasses au lance-pierre. Ce même genre de lance-pierre avec lequel il expédiait sur les ponts des cargos qui croisaient sa route les messages destinés à ses proches. Le tranquille intrépide affirmait n'avoir pas connu d'avaries lors de son périple. Voire… il y eut quand même quatre voiles défoncées, trois haubans cassés et quatre chavirages… Près de 70 000 kilomètres sans toucher terre jusqu'à Tahiti, cet éblouissement, ce silence doré, troublé par le grondement apaisant du récif barrière : « Je monte sur le pont. La lune va bientôt se coucher. La nuit est claire, les étoiles sont amicales… nous serons toujours là pour te montrer le chemin. »



Vagabond des mers du Sud
Bernard Moitessier
416 p., J'ai lu, 8,80 €

Cap Horn à la voile
Bernard Moitessier
384 p., J'ai lu, 8,90 €

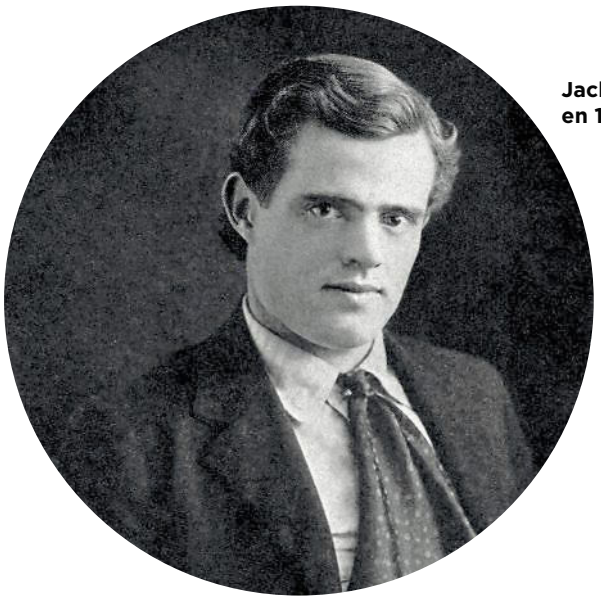


La Longue Route
Bernard Moitessier
448 p., J'ai lu, 8,90 €

NE PAS « SANCIR »

Commencera l'aventure d'un livre susceptible de lui permettre de naviguer au plus près de son vécu et de ses émotions. *La Longue Route*, qui lui prit deux années de rédaction, tient tout autant du journal de bord du marin appliqué à ne pas sombrer (car les écueils et dangers de toutes sortes sont multiples) que du manuel de philosophie à l'usage des autres âmes vagabondes en mal de dérives existentielles. Il faut lire, ou plutôt écouter, car sa voix d'écrivain est réelle, ce minuscule échantillon humain perdu dans l'immensité hurler sa joie de vivre « en regardant le ciel blanchir sur les longues traînées d'écume de cette mer colossale de force et de beauté, qui parfois cherche à tuer ». Tout au long de ce récit, Moitessier fait l'effet d'un capitaine Achab en équilibre sur le dos d'un Moby Dick liquide avec toujours en tête cette double promesse : tenir ferme son bateau et sa raison. *La Longue Route* sera un véritable best-seller en librairie. Nombre de jeunes gens en firent leur livre de chevet et, pour certains, « voileux » plus ou moins accomplis, un passeport pour gagner d'autres horizons. Un ouvrage mythique, agrémenté de dessins de l'auteur et d'un lexique participant au charme du livre avec ses termes singuliers – au hasard, citons « draille », « hiloire », « épissure », sans oublier ce « sancir », qui revient comme une menace à plusieurs reprises. La définition qu'en donne le navigateur : « Chavirer par l'avant cul par-dessus tête. » Manque dans ce glossaire l'auteur lui-même. Proposons ceci : Bernard Moitessier, vagabond des étoiles ayant repris à son compte la vraie fonction de l'homme, qui est, selon Jack London, de « vivre, non d'exister ».

Fabrice Gaignault



Jack London, en 1903.

SI LOIN, SI PROCHE

London, avec vue sur la mer

L'auteur de *Martin Eden* a aussi écrit de palpitantes aventures marines où il met en scène un capitaine fou, des Blancs massacreurs, des îliens souvent cannibales et le descendant d'un mutin du *Bounty* qui vaut mieux que son ancêtre.

L'œuvre de l'Américain Jack London ne se limite pas à de brillantes fictions animalières *(Croc-Blanc, L'Appel de la forêt)* et au chef-d'œuvre autobiographique *Martin Eden*. Parmi les mille métiers que l'écrivain a exercés, beaucoup l'ont emmené en mer. Quoi de plus naturel pour un enfant des classes populaires de San Francisco ? Il a été pilleur d'huîtres, membre de la patrouille de pêche de Californie, il a chassé le phoque au Groenland… Une fois riche et couvert de succès, il s'est offert un bateau, le *Snark*, avec lequel il a fait le tour du monde. La mer fit partie de sa vie, et elle se retrouve dans son œuvre.

Ce sont d'abord des romans d'aventures, tel l'étonnant *Loup des mers*, qui fut un triomphe dès sa publication, en 1904. Un critique littéraire de San Francisco assez content de lui prend le ferry pour traverser la baie par temps de brouillard. Là, la navette se fait éperonner et envoyer par le fond. Notre dandy voit sa dernière heure arrivée, mais il est sauvé et se retrouve sur le pont de la goélette *Le Fantôme*, qui part faire la chasse aux phoques au Groenland. Ce *Fantôme* est commandé par un capitaine brutal, qui, au lieu de débarquer son passager de fortune, trouve amusant de l'entraîner dans l'expédition pour en faire un homme.

Le Loup des mers est un récit d'aventures d'autrefois : le romanesque l'emporte sur la crédibilité – le vaisseau récupérera une autre naufragée, une poète égarée, dont, heureux hasard, le narrateur avait défendu les œuvres. Mais le capitaine vaut le détour. Appelé Loup Larsen, il

L C PAGES AND COMPANY BOSTON 1903

est une force de la nature, au sens propre : il joue avec les vies de son équipage comme si elles n'avaient pas de valeur, ne dédaigne pas un brin d'amusement sadique – les deux plus braves marins de son équipage en feront les frais – et distribue faveurs et châtiments de manière imprévisible. Ce capitaine est aussi un homme instruit, lecteur de Nietzsche et de Darwin, qui ont donné à sa férocité un fond théorique qui le rend plus dangereux encore. Avec son charisme, son caractère, son intelligence, il aurait pu devenir un autre Napoléon, observe un jour le narrateur. Au lieu de cela, il n'a été qu'un Lucifer marin poussant sa rage incandescente sur les océans du globe et dans les esprits des lecteurs.

LES BLANCS TIENNENT TOUJOURS PAROLE…

Publiés sept ans plus tard, les huit *Contes des mers du Sud* sont d'un genre bien différent. Même si l'on y retrouve l'inventivité de London, on sent que celui-ci travaille un matériau nourri de récits oraux, d'expériences personnelles – notamment son amitié avec le Polynésien Tehei –, d'histoires de navigation et de dialogues en bêche-de-mer, ce jargon polyglotte parlé par les marins d'alors… Et ces contes viennent souvent servir des réflexions longuement mûries, et très évoluées, sur les rapports entre Blancs et îliens.

London n'idéalise pas les insulaires : il les a vus de trop près pour cela. Leur habitude de faire bonne figure devant les navigateurs blancs tout en improvisant des plans pour les massacrer afin de s'emparer de leur cargaison et de leurs têtes – qu'ils aiment réduire – revient dans plusieurs nouvelles. Mais leur bravoure, leur fidélité et leur ténacité forcent l'admiration de l'auteur. Le premier des contes, « La maison de Mapouhi », parle ainsi d'une île dévastée par un ouragan, d'indigènes qui se perchent dans les cocotiers que le vent arrache les uns après les autres, et d'une Polynésienne de 60 ans échouée sur une autre île, qui, à la nage, parviendra à retrouver les siens après une confrontation avec un requin. Cette femme, Naouri, trouve son équivalent masculin deux contes plus loin avec Maouki, le vaillant Mélanésien aux dents noires et héros éponyme du conte. Maouki a été forcé de trimer pour une tribu de broussards qui l'ont vendu aux Blancs, auxquels il doit plusieurs années de travail. Dès lors, à chaque occasion, il tente de s'évader. À chaque fois, par malchance, il se fait rattraper et d'autres années de travail lui sont ajoutées. Maouki en vient à concevoir l'idée que les Blancs tiennent toujours parole… Jusqu'à ce qu'il tombe sur un maître absolument injuste : un Blanc qui s'est fabriqué un gant dans la peau râpeuse des raies et avec lequel il aime corriger ses esclaves. Maouki retournera cette arme contre lui.

Le plus beau personnage d'îlien est le Kanak Otoo du conte « Le païen ». Sauvé par le narrateur lors d'un naufrage, Otoo mènera avec ce Blanc un compagnonnage de dix-sept années, l'aidera dans ses affaires, le défendra lors de tractations avec des indigènes, deviendra son associé, et donnera sans regret sa vie pour sauver son ami. Cette nouvelle pourrait être le conte édifiant d'un serviteur dévoué jusqu'à la mort. La grande habileté de Jack London est d'en faire à la fois une histoire d'amitié et une histoire d'incompréhension. Le narrateur blanc est sidéré par la fidélité de cet îlien – auquel il n'a rien demandé – infiniment plus compétent que lui en bien des domaines. Sidéré aussi parce qu'Otoo semble ne rien attendre en retour. Et il effleure là, sans la théoriser, une différence fondamentale entre les Blancs et les îliens sur la valeur que ceux-ci accordent à la vie et aux serments qui les engagent. Otoo était païen, mais la plume de l'écrivain, athée, lui confère les attributs d'un saint.

Le Blanc, « Le fatidique homme blanc » comme l'appelle London dans le titre de l'une des nouvelles… Si la mer et ses îles apportent aux navigateurs l'aperçu d'une autre humanité, elles leur tendent aussi un miroir qui reflète parfois les pires de leurs travers. L'auteur ne donne pas dans le mythe inverse du « bon sauvage » : chez lui, les îliens sont capables de sacrifier la vie d'un brave missionnaire pour une paire de bottes (« La dent de cachalot »). Mais cela ne justifie pas les épouvantables massacres commis par les Blancs et décrits dans la nouvelle « Yah ! Yah ! Yah ! ».

Contes des mers du Sud
Jack London
Traduit de l'anglais (États-Unis) par Paul Gruyer et al.
224 p., Libretto, 8,70 €.

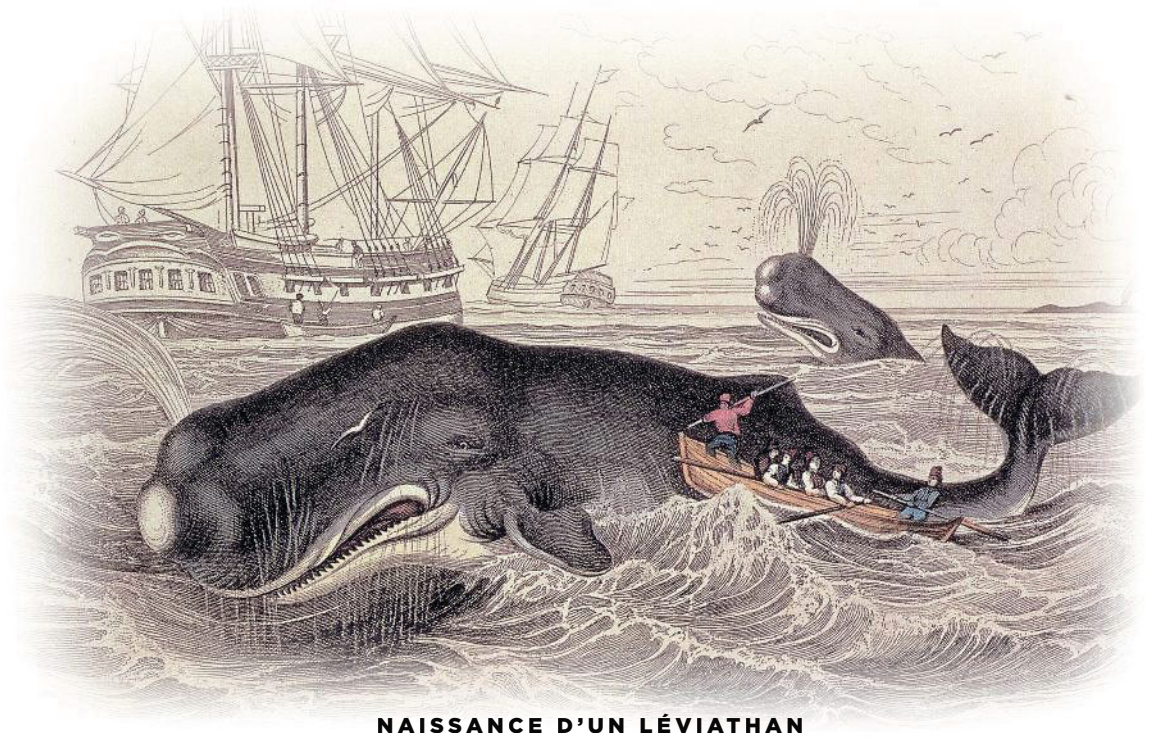
Le Loup des mers
Jack London
Traduit de l'anglais (États-Unis) par Paul Gryer et al.,
380 p., Libretto, 10,70 €.

ÉCHAPPER AUX DÉTERMINISMES

Dans ces conditions, on peut se demander comment fonctionnaient les équipages où les officiers étaient blancs et les matelots noirs ou indiens. La réponse est donnée dans « Le fatidique homme blanc » : les Noirs travaillent pour les Blancs en attendant l'occasion de leur tirer dessus, les Blancs le savent et se gardent de leur tourner le dos. La nouvelle « Les terribilissimes îles Salomon » complète le propos : elle parle de la fréquence des noyades dans les eaux des Salomon ; il s'agit en fait d'assassinats que l'on cache pour éviter les complications judiciaires (quand un Blanc tue un Noir) ou la mauvaise publicité (quand un Noir tue un Blanc).

Jack London, malgré la révolte palpable que lui inspire l'attitude conquérante des colons, se garde de tout manichéisme. Dans « Le legs de McCoy », il nous montre qu'il n'est pas d'hérédité fatale. Cela commence par une situation inédite et crédible : un bateau débarque sur l'île Pitcairn, son pont est brûlant ; depuis quinze jours, un incendie fait rage dans ses cales. Les matelots ont tout calfeutré. Mais le navire peut exploser d'une minute à l'autre. Sur Pitcairn, le capitaine et l'équipage rencontrent McCoy, un descendant de l'un des plus violents mutinés du *Bounty*. Et McCoy va accepter de guider le navire vers une île où il trouvera un mouillage digne de ce nom. Cela dans une mer aux courants changeants, où les îles semblent sans cesse se dérober… Et il va se montrer d'une honnêteté qui fait de lui l'antithèse de son diabolique ancêtre. Socialiste, Jack London croit surtout en la liberté de l'homme, en sa capacité à échapper à ses déterminismes et à se réinventer – et sa vie et son œuvre en sont une parfaite illustration.

Alexis Brocas



NAISSANCE D'UN LÉVIATHAN

Melville dans le ventre de la baleine

La genèse de *Moby Dick* passe par l'expérience de l'auteur, ancien marin, ainsi que par la collecte de récits véridiques.

Au commencement était la baleine. Quand Herman Melville naît à New York, le 1er août 1819, les États-Unis et l'Europe s'éclairent à l'huile de baleine. Et cette première moitié du XIXe siècle connaît l'apogée de la chasse au cétacé – une activité dont la flotte américaine occupe alors le premier rang, sillonnant les océans pendant des campagnes qui duraient en moyenne trois ans. Il y a bien des marins dans les deux branches de la famille Melville – Melvill (sans *e*), du côté paternel, ou Gansevoort, du côté maternel –, mais ce sont des militaires plutôt que des harponneurs ou des capitaines au long cours. Pourtant, l'enfance et l'imaginaire du jeune Melville sont bercés par les voyages pour affaires de son père, Allan, et les ouvrages illustrés où figuraient baleines et monstres marins que celui-ci lui rapportait, ainsi que par les récits du capitaine Frederick Marryat, véritable pionnier de la littérature maritime américaine. Mais il serait erroné de parler chez Melville d'une vocation de marin ou d'un appel impérieux de la mer. Celle-ci n'aura été qu'un pis-aller, peut-être attisé par l'intuition d'une liberté impossible à embrasser sur le continent et d'une possible libération nourrie du goût de l'ailleurs.

La carrière de Melville en mer fut brève, cinq ans et demi, mais jalonnée de péripéties multiples : mutinerie, désertion, séjour parmi une tribu de sauvages prétendument cannibales sur une île des Marquises, incarcération dans la prison française de Tahiti, et chasse à la baleine. À 25 ans, le romancier en devenir dispose de suffisamment de matière pour en tirer plusieurs récits. Ce qui ne l'empêchera pas d'embellir sa propre mythologie lorsqu'il s'agira de

NATURAL HISTORY MUSEUM, LONDON /BRIDGEMAN IMAGES – HOUGHTON LIBRARY/HARVARD UNIVERSITY/CAMBRIDGE, MASSACHUSETTS

« vendre » à son éditeur anglais son projet de livre sur la chasse à la baleine, qu'il lui présente ainsi : « Un roman d'aventures, fondé sur certaines légendes qui ont cours dans les pêcheries de baleines dans le Sud, et illustré par l'expérience personnelle de l'auteur comme harponneur, pendant deux années et demie. » Entendons-nous, Melville s'est bien enrôlé sur trois baleiniers : l'*Acushnet* de New Bedford pendant dix-huit mois, qu'il a déserté lors d'une escale à Nuku Hiva, une île des Marquises ; le baleinier australien *Lucy Ann*, pendant un mois, le temps pour lui d'être débarqué et incarcéré à Tahiti ; le *Charles & Henry* de Nantucket (une île au large du Massachusetts), pendant six mois, qui l'a mené jusqu'à Hawaï. Mais il semble qu'il n'ait été qu'un simple marin, de ceux qui rament comme des forçats dans les baleinières, et jamais l'un de ces harponneurs qui allient force et adresse.

LA TRAGÉDIE DE L'*ESSEX*

Au départ, *Moby Dick* n'aurait dû être qu'un simple récit d'aventures. Melville avait rencontré le succès avec la narration de ses péripéties polynésiennes, mais sitôt qu'il s'était hasardé, avec *Mardi*, dans la pure veine romanesque – l'œuvre se déroule dans les mers du Sud et subit l'influence des *Voyages de Gulliver*, de Jonathan Swift –, la critique et le public s'étaient détournés de lui. Il avait donc renoué avec la transposition littéraire de sa vie de marin à bord d'un navire marchand et d'une frégate de la Navy. C'est sur les conseils de Richard Henry Dana, l'auteur de *Deux années sur le gaillard d'avant*, qu'il va se lancer dans le récit de la seule de ses expériences maritimes qu'il n'ait pas encore exploitée : la chasse à la baleine.

Il y a comme une prédestination de Melville à cette tâche. La baleine ne l'a jamais quitté. Elle le précède et le poursuit. Toute l'existence de l'écrivain est écumée par ce léviathan qui ne cesse de croiser sa route dans un incroyable tissu de coïncidences. Ainsi, une dizaine de jours après la naissance de Melville, un baleinier quitte Nantucket sous le commandement du capitaine George Pollard Jr. Au mois de novembre 1820, l'*Essex* est coulé par un cachalot, au large des Galápagos. L'équipage, réparti dans trois barques, va errer en mer pendant trois mois et en sera réduit à l'anthropophagie. Huit membres seulement survivront sur les vingt. L'histoire, terrifiante, est connue de tous. Et Melville pourra la lire, grâce à l'exemplaire du récit d'Owen Chase, le second de l'*Essex*, que lui prête le fils de ce dernier lorsqu'il le croise à bord de l'*Acushnet* : « La lecture de cette prodigieuse histoire en pleine mer, loin de tout rivage, eut sur moi un effet étonnant. » Avec Pollard, le capitaine de l'*Essex*, que ses collègues marins, après son second naufrage, affubleront du surnom de « Jonah », qui désigne les navigateurs frappés du mauvais œil, Melville tient la figure du capitaine Achab. Il ira à l'été 1852, un an après la parution de *Moby Dick*, lui rendre visite à Nantucket, où Melville pose le pied pour la première fois, lui qui aura contribué à l'immortaliser. Une plaque commémorative sur la maison de bardeaux face à la jetée célèbre cette rencontre.

Avec Pollard, le capitaine de l'« Essex », que ses collègues marins affubleront du surnom de « Jonah », qui désigne les navigateurs frappés du mauvais œil, Melville tient la figure du capitaine Achab

Page de gauche : Portrait de Herman Melville, par Joseph Oriel Eaton (1870).

En haut : Gravure de William Home Lizars extraite de la *Bibliothèque naturaliste* (éd. 1833-1845).

LA BALEINE BLANCHE, ENTRE MYTHE ET RÉALITÉ

Le second protagoniste, ce léviathan à la blancheur funeste – car le blanc est la couleur de la fatalité dans l'imaginaire melvillien, à l'instar de cette « vareuse blanche[1] » qui a été sa tunique de Nessus – doit autant au cachalot doté d'« une colère et [d']un esprit de vengeance décuplés » qui a coulé l'*Essex*, qu'au récit *Mocha Dick ou la Baleine blanche du Pacifique*, publié par Jeremiah N. Reynolds dans *The Knickerbocker* en mai 1839. Ce dernier raconte la chasse et la capture d'un cachalot blanc qui a bel et bien existé : il aurait été tué au large du Brésil, voire, presque centenaire, en 1902, au large des Açores, par un Indien Wampanoag harponneur à bord d'un baleinier. Toujours est-il que Melville tient désormais sa créature.

Quand il se lance dans la rédaction de *Moby Dick*, l'auteur s'est installé avec sa femme et son fils aîné dans une ferme des Berkshires, entre Massachusetts et Connecticut, qu'il baptise *Arrowhead*. De sa fenêtre, il aperçoit le mont Greylock, point culminant de la région dont les formes arrondies et enneigées lui évoquent la physionomie d'une baleine : « Une bosse comme une colline blanche ! C'est Moby Dick ! », écrira-t-il. Surtout, il a pour voisin Nathaniel Hawthorne, à qui sera dédié son grand œuvre. Sous l'influence de ce dernier, il reprend entièrement l'histoire de sa baleine blanche, enfermé dans une pièce douze heures par jour, à s'en abîmer les yeux et à sortir de chaque séance d'écriture hébété, hagard. Il fait de son texte originel, comme le disait Hawthorne de son propre roman *La Lettre écarlate*, « une histoire brûlée du feu d'enfer », en donnant libre cours au primitivisme assumé d'Ismaël et à la folie faustienne d'Achab.

Récit du combat contre la destinée, *Moby Dick* est également le creuset des instincts et des puissances infernales que les dieux ont placés en l'homme, éternel Prométhée victime de l'idéalisme. Le léviathan melvillien est à la fois cosmique et mystique, aux dimensions d'un monde-baleine. Mais, comme l'écrira D. H. Lawrence, l'un des tout premiers à avoir reconnu le génie melvillien : « La baleine blanche, c'est bien sûr un symbole. Mais de quoi ? Je doute que Melville l'ait vraiment su. Et c'est ce qu'il y a de mieux. »

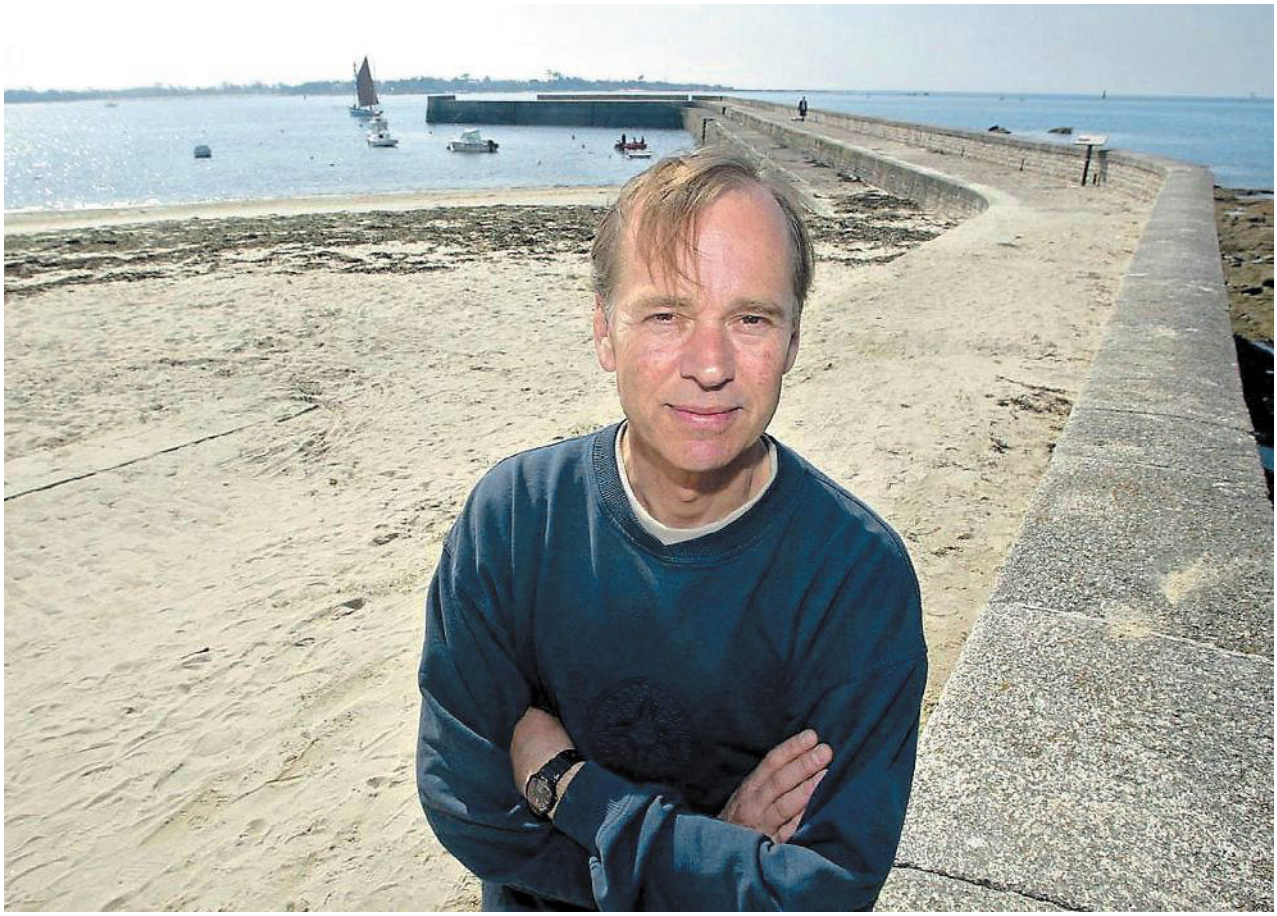
Thierry Gillybœuf

1. *La Vareuse blanche* est un roman autobiographique de Melville relatant la vie à bord de la frégate de guerre américaine *United States*, en 1843 et 1844.

Liberté chérie

S'il reste une aventure à vivre, c'est bien celle-là ! Qu'ils soient d'abord marins ou d'abord écrivains, qu'ils naviguent pour le plaisir ou pour gagner des courses, ceux qui écrivent la mer aujourd'hui nous renvoient à une liberté qu'ils ne trouvent pas sur terre, à des rencontres qu'une vie ordinaire ne leur permet pas, et à un héroïsme qui semble appartenir à un autre temps. Catherine Poulain s'est inventé en mer une existence loin des normes, Björn Larsson a fait de la navigation un mode de vie allié à l'écriture, et Olivier de Kersauson occupe, à force d'exploits et de mots bien troussés, la place des grands capitaines d'autrefois.

DIMABERKUT/ISTOCK



ENTRETIEN

Björn Larsson

« Je rêvais d'habiter sous la mer »

Navigateur, écrivain et philanthrope, il est l'un des auteurs suédois les plus lus à l'étranger. Sa passion pour la mer a plus d'une fois irrigué son écriture. S'il ne s'est pas cantonné à cette thématique, le baroudeur a bien connu l'iode qui colle à la peau jusqu'à imprégner ses succès : *Long John Silver*, *Le Capitaine et les rêves* (prix Médicis étranger 1999), ou encore *Le Cercle celtique*. Du *Rustica*, le voilier sur lequel il a vécu des années, à la houle agitée des publications, rencontre avec un écrivain « apatride ».

MARCEL MOCHET/AFP

La mer vous fascine depuis longtemps. L'avez-vous découverte par la navigation ?

Björn Larsson. Au départ, plutôt par la plongée. Je rêvais d'être une sorte de commandant Cousteau et d'habiter sous la mer. Vers l'âge de 15 ans, je m'intéressais aux sciences naturelles et à la géologie ; alors je suis parti aux États-Unis pour les étudier. J'en suis revenu changé, les sciences ne m'intéressaient plus vraiment. Je suis allé à Paris, ville qui me convenait parfaitement en ce temps-là, pour des études de lettres. Je faisais toujours de la plongée sous-marine, et je suis devenu moniteur. On plongeait le long de la côte ouest de la Suède, qui est particulièrement belle. Plus tard, j'ai enseigné le français à Saint-Malo lors de cours d'été proposés par l'université de Rennes, et c'est là que j'ai réellement découvert la mer. Du haut des remparts de la ville, en voyant les bateaux à voile qui arrivaient et partaient, j'ai pensé : « Ça, c'est pour moi. » Je m'imaginais voyageant avec une maison sur le dos.

C'est ainsi que vous avez acheté votre premier bateau ?

B. L. Oui. Je revenais à Saint-Malo chaque été, et je disais à mes amis malouins qu'un jour j'y arriverais sur mon propre bateau. Eux rigolaient, car je n'avais jamais navigué, et ils savaient pertinemment ce qu'était la navigation en Bretagne, avec la marée et les courants. J'ai suivi sur place des cours de navigation et, quelques années plus tard, je me suis acheté un petit Folkboat de 25 pieds [7,62 m]. Un an plus tard, j'ai acquis une version améliorée du bateau, avec une coque en plastique et un cockpit équipé d'un pilote automatique. Je suis parti du Danemark pour Saint-Malo, et, lorsque je suis arrivé, l'écluse était ouverte. J'ai rejoint l'un de mes amis, qui était en train de travailler, et ce fut une grande surprise. Je venais de réaliser mon rêve. J'ai voyagé durant vingt jours, y compris la nuit.

Cet accomplissement a-t-il motivé votre besoin d'écrire ?

B. L. Non, j'avais déjà publié un recueil de nouvelles dans lequel la mer n'était pas spécialement présente. Le rêve de naviguer et celui d'écrire forment deux mondes pour moi. À cette époque, je n'avais ni le courage ni l'imagination pour écrire un roman. Souvent, quand on est un jeune écrivain, on prend ce que l'on a autour de soi, on exagère, on change un peu les choses. C'est presque trop intime. Un jour, alors que je vivais sur mon bateau avec ma compagne, l'envie m'est venue. Le premier personnage du *Cercle celtique* était né ; j'arrivais alors dans un port au début de l'hiver, et c'est ce qu'il raconte dans le livre. C'est comme si l'on m'avait servi le début d'un roman sur un plateau. Il y avait ce mystère, ce questionnement : « Que fait-il ici ? » Il ne me restait qu'à inventer la suite. C'est d'ailleurs, pour moi, le seul de mes livres qui est un vrai roman de mer.

Qu'appelez-vous un « vrai roman de mer » ?

B. L. Je considère *Le Cercle celtique* comme tel, car j'essaie d'y raconter à ceux qui ne naviguent pas ce que cela représente d'être sur un petit bateau en mer du Nord. Et ce, bien avant l'arrivée du GPS. C'est cela, à mon sens, un roman de mer.

Vous cultivez, dans plusieurs de vos romans, un tropisme particulier pour certaines mers et pour l'océan Atlantique. Pourquoi ?

B. L. Parce que je parle de ce qui me plaît et parce que, dans l'océan Atlantique, il y a peu de monde. Je n'ai jamais été un navigateur du week-end. Ma conception du voyage, c'est d'aller quelque part. Par exemple, j'ai hiverné sur mon bateau à Kinsale, en Irlande. À l'époque, c'était une autre décennie, la marina de Kinsale était très petite. J'ai rencontré des gens, qui sont devenus des amis, j'ai regardé des matchs de rugby avec des locaux, à une époque où l'Irlande perdait toujours. J'ai passé la veille de Noël dans un pub avec de parfaits inconnus. Ce sont des expériences comme celles-ci que je cherchais et que j'aimais.

Long John Silver, le célèbre personnage de *L'Île au trésor,* est devenu le vôtre dans un roman qui porte son nom. Écrire à son sujet, était-ce une façon de perpétuer une tradition littéraire du récit d'aventures marines ?

B. L. C'était moins intellectuel que ça. *(Rires)* J'ai eu cette idée avant même de publier mon premier livre. *L'Île au trésor* est un livre fascinant, je l'ai lu au moins dix fois. Un jour, une réflexion m'a frappé : on ne sait presque rien sur Long John Silver. On a quelques bribes d'information : on sait qu'il parle latin, qu'il a un brevet, qu'il est donc allé à l'École de navigation. On ne sait rien de sa jeunesse ni de l'endroit où il s'enfuit à la fin du livre. Ce que l'on sait sur lui tient en une page. Pour un écrivain, c'est parfait. Il est difficile de ne pas être fasciné par l'ambiguïté du personnage, tout en le détestant, car il est odieux avec pas mal de gens. Heureusement, je n'ai pas pensé à *Dr Jekyll et Mr Hyde* !

N'est-ce pas vertigineux de se frotter à un tel classique ?

B. L. C'est toujours un risque… Et c'est la raison pour laquelle j'ai attendu si longtemps pour l'écrire. Pour vous situer le contexte, j'étais à Stockholm et je venais de donner le manuscrit du *Cercle celtique* à mon éditeur. Le temps était maussade, et je sortais du bâtiment avec un sentiment de liberté, car le roman était terminé. Je suis entré dans un café. En trois heures, j'avais écrit les dix premières pages de *Long John Silver.* J'avais expliqué comment il avait ➤

« Ma littérature reflète ce mouvement sans pays et sans racines, avec l'incertitude de l'endroit où je vais vivre demain. Je le revendique, et je pense que l'on a besoin d'une littérature sans identité nationale »

➢ perdu sa jambe, pourquoi il était ainsi, la signification de son surnom, Barbecue. Ce que j'avais par-dessus tout, c'était son ton, sa voix, et son récit à la première personne. J'ai écrit le livre sur le bateau, et l'ai terminé en Irlande. Le processus était un peu risqué. Tous les grands héros littéraires incarnent quelque chose que l'on a en soi, mais il y a des exceptions.

La mer est souvent en filigrane dans votre œuvre, même dans vos essais et vos préfaces. Est-ce son ambivalence qui vous anime ?

B. L. C'est surtout sa capacité à générer de la liberté et des rencontres. Quand on arrive quelque part en tant que marin, personne n'a peur, car on avance avec son propre lieu de vie. C'est aussi source de tristesse, car le marin s'en va un jour. Cette liberté de ne pas être jugé, à la différence des immigrants, est bienvenue. L'avantage, c'est que l'on peut inviter les autres chez soi grâce au bateau. Ce n'est pas rien, cet échange. En littérature, c'est un peu la même chose. Simone de Beauvoir disait que l'on écrit pour ne pas être seul ; à mon sens, on écrit également pour rencontrer quelqu'un. C'est ce que j'explique dans mon essai *Besoin de liberté*, cette nécessité de trouver un espace où vivre libre.

Peut-on être tenté de reproduire des clichés autour de la mer ?

B. L. Il faut justement éviter toute la mythologie romantique de la mer, en littérature comme dans la vie. Croire qu'il fait toujours beau, sublimer un horizon infini, débarquer dans une île des Caraïbes, tout ça est bien beau, mais, lorsque l'on se trouve sur l'eau et que les vagues s'agitent de plus en plus, ce n'est pas pareil. Il faut être réaliste. J'ai échangé un jour avec un sauveteur qui avait vu de nombreuses vies disparaître en mer : il déplorait ce fantasme marin. J'ai connu de très beaux moments personnellement, mais, là aussi, la liberté est à double tranchant. J'ai traversé une tempête de force 8 sur la mer du Nord en arrivant en Écosse : si l'on m'avait proposé de me téléporter immédiatement à terre, j'aurais accepté sans hésiter.

Tous vos bateaux ont été des voiliers. Pourquoi ce choix ?

« Simone de Beauvoir disait que l'on écrit pour ne pas être seul ; à mon sens, on écrit aussi pour rencontrer quelqu'un »

B. L. Pour aller loin, c'est la seule option. Sinon, il faut avoir un yacht ! *(Rires)*

Avez-vous souvent écrit vos livres sur votre bateau ?

B. L. Oui. J'y ai écrit *Le Cercle celtique, Long John Silver, Le Capitaine et les rêves, La Sagesse de la mer,* dans laquelle je raconte mes navigations, et, plus tard, *Les poètes morts n'écrivent pas de romans policiers,* mais là, je vivais à mi-temps sur le bateau, amarré dans un coin du Danemark. J'ai toujours écrit à bord, mais au port, pour ainsi dire. Je me souviens d'un séjour en Écosse : la mer était calme, il faisait très beau, et j'ai eu envie d'écrire. J'ai pris un carnet et un crayon, j'ai écrit trois lignes, et je me suis perdu dans la contemplation des paysages, des mouettes, des vagues, du soleil… Joseph Conrad a écrit tous ses livres après avoir quitté la mer. C'est également le cas de Jack London, ainsi que de Herman Melville : ils n'ont rien écrit tant qu'ils étaient marins. On est trop pris par la mer.

Faut-il associer vos livres à une littérature de voyage ?

B. L. Non, car je défie mes lecteurs à chaque fois. *Le Cercle celtique* a été publié en France dans la collection « Folio Policier », en Grande-Bretagne, chez un petit éditeur maritime, au Danemark, comme un roman normal. Chaque fois, les éditeurs ont du mal à me classer dans un genre. Mon roman *Le Mauvais Œil* traite de l'islamisme ; *Le Choix de Martin Brenner,* le dernier en date, de l'identité juive. Bien sûr, la mer ne gravite jamais loin, car je vis près d'elle, et l'on peut voir apparaître dans ce dernier livre un voilier. Mais je ne cesse de me poser la question : Qu'est-ce qui est important, actuellement ? Quelle est la question urgente ? Je suis allé en Irlande, aux États-Unis, au Danemark, en Suède, en Italie… Forcément, ma littérature reflète ce mouvement sans pays et sans racines, avec l'incertitude de l'endroit où je vais vivre demain. Je le revendique, et je pense que l'on a besoin d'une littérature sans identité nationale. Je rêve d'écrire un roman en plusieurs langues.

Cette question domine-t-elle celle de la mer dans votre œuvre ?

B. L. La mer était un moyen de vivre cette vie qui est devenue la mienne. J'ai perdu mon père très jeune, nous avons beaucoup bougé ; plus tard, j'ai voulu bouger de mon propre chef. L'idée répandue aujourd'hui est que l'on doit savoir d'où l'on vient pour comprendre qui l'on est, et j'essaie toujours de faire comprendre dans ma littérature que ce n'est pas nécessaire. On a besoin d'amour, d'amitié, de passion, mais pas de savoir si l'on est français ou suédois. Le livre que je viens de publier en Italie, « Être ou ne pas être humain », rassemble toutes ces réflexions.

Vos personnages ont-ils des points communs que vous aimez entretenir ?

B. L. Quelqu'un m'a fait remarquer que mes personnages ont rarement une famille et qu'ils ne parlent pas de leur jeunesse. Très peu sont attachés à leur terre. Dans *Le Choix de Martin Brenner,* j'ai poussé le vice encore plus loin, car rien n'est localisé. C'est l'Europe. Je ne voulais pas que le lecteur se dise : « Ça, c'est en Suède, ça n'arrive pas chez nous. »

Le fait d'avoir navigué sur son propre voilier doit influer sur la façon de raconter la mer…

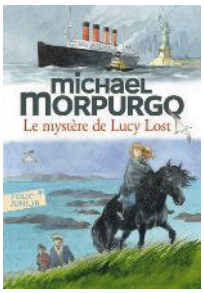
B. L. Peut-être, mais cela dépend de qui l'on est. Victor Hugo n'avait pas navigué avant d'écrire *Les Travailleurs de la mer,* Émile Zola n'avait jamais travaillé dans une mine avant d'écrire *Germinal*. On peut compenser le manque d'expérience par la documentation et l'imagination. Pour ma part, j'ai raconté la mer comme elle est.

Propos recueillis par Marie Jouvin

LIVRES JEUNESSE

L'enfance toutes voiles dehors

Une sélection d'ouvrages qui entraîneront les jeunes lecteurs à la découverte de lointains si proches d'eux-mêmes.



Le Mystère de Lucy Lost

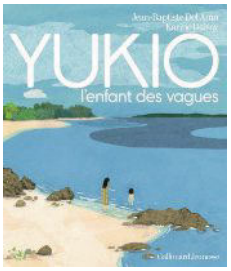
Michael Morpurgo

Nous sommes en mai 1915 dans l'archipel des îles britanniques de Scilly. Alfie et son père Jim partent pour leur journée de pêche lorsqu'ils perçoivent des gémissements depuis un bout de terre. Ils y découvrent « Lucy », blessée, et la recueillent. On va suivre son histoire en deux temporalités. D'un côté, sur cette île où Lucy inquiète les habitants : est-elle une « sale boche » ? De l'autre, quelques mois auparavant, sa vie puis son départ avec sa mère depuis New York pour rejoindre leur père et mari blessé pendant la guerre. Un récit haletant et émouvant, empreint d'humanisme.

Traduit de l'anglais par Diane Ménard
400 p., Folio junior, 9,70 €

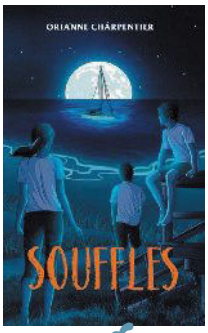
Yukio, l'enfant des vagues

Jean-Baptiste Del Amo



Ce conte envoûtant est inspiré d'une légende japonaise située dans l'archipel de Yaeyama, où les bleus de l'eau et du ciel se confondent. Un écrivain en mal d'inspiration rencontre sur la plage Mayumi et son fils Yukio. À sa naissance, Yukio était si petit qu'il tenait dans la paume d'une main. Condamné par les médecins, il réussit à grandir, notamment en se réfugiant dans l'eau. Le lecteur observe à ses côtés les coquillages, nage avec les tortues, et éprouve une douce sensation empreinte de nostalgie accentuée par les aquarelles qui illustrent le texte.

Illustré par Karine Daisay
40 p., Gallimard jeunesse, 12,50 €



Souffles

Orianne Charpentier

Jeanne vient d'arriver avec sa mère dans un village de la côte bretonne pour une semaine de vacances. En bonne ado qui se respecte, elle n'est pas très à l'aise dans son corps. Mais elle surpasse sa gêne pour faire la connaissance de Nathan et de Jones, deux garçons du coin. Baignades, jeux, kayaks… Et s'ils empruntaient un voilier pour partir jouer les Robinson Crusoé sur une île à quelques encâblures de la côte ? Dans le huis clos du voilier, tout ne va pas se passer comme prévu… Ce qui frappe dans *Souffles*, c'est l'écriture, sensible, la force des paysages décrits avec minutie, spécifiquement la mer. Jeanne va-t-elle trouver sa voie et sa place dans le monde ?

192 p., Actes Sud Jeunesse, 15,50 €

Là où règnent les baleines

Jolan C. Bertrand

Roanne est une jeune ado fan de natation synchronisée. Elle rêvait de vacances avec sa meilleure amie, mais sa mère décide de l'envoyer sur l'île microscopique où vit son oncle grincheux, Kierzic, gardien de phare. Évidemment, ici, pas de wifi. Mais d'où vient cette voix d'enfant qu'elle entend chaque nuit ? Pourquoi un bateau de pêche est-il porté disparu ? Qui est vraiment cet oncle ? S'enclenche alors un roman fantastique qui traite de la différence, de la famille, de la protection de l'environnement et des fonds marins. On y fait même la connaissance des nelphides, sortes de sirènes joueuses mais redoutables…

Illustré par Hélène Let, 304 p., L'École des Loisirs, 16 €

Un voyage en mer

Gérard Lo Monaco

Quoi de mieux que de découvrir l'océan et ses navires à travers un livre pop-up ? C'est ce que propose Gérard Lo Monaco, qui nous invite à suivre trois matelots à bord d'une coque de noix en partance pour La Plata, sur la côte argentine. Il y a le capitaine et son chapeau haut, Paulette et son épuisette, et Mousse, le chien. Le trio va croiser un bateau-pilote, un canot de sauvetage, une caravelle, un paquebot, un voilier et le bateau-feu *Le Plata*. Grâce au procédé toujours magique de ce genre de livre, la mer s'anime, les bateaux voguent, on aperçoit une baleine, le ciel se fait menaçant… Et on prend le large le temps de quelques pages.

16 p., Hélium, 24,90 €

Mathieu Charrier

PORTRAIT

Olivier de Kersauson

« Seul maître à bord après Dieu »

À la fois marin et écrivain, Olivier de Kersauson marque son temps depuis un demi-siècle, que ce soit au large ou dans les studios de radio et maisons d'édition. À bientôt 80 ans, celui que les terriens ont surnommé « l'Amiral » est un peu le dernier des Mohicans. Derrière la « grande gueule » se cache un navigateur érudit, parfois misogyne, rarement vulgaire, et amateur de mots subtils, la passion de la mer vissée au corps.

« J'ai toujours aimé infiniment et la terre et la mer, à condition qu'elles se touchent, qu'elles soient ensemble. Dans notre propriété de Bretagne, du haut d'une haute tour flanquant la maison, la mer était visible. Nos champs, où son vent courait sur les blés, allaient jusqu'à ses vagues. Le mélange devenait merveilleux. L'odeur des foins qui se mêlait aux bouffées fortes des marées demeure pour moi le parfum le plus beau du monde. La campagne, quand elle n'est que verte, sans la tache océane au bout, je ne l'aime guère, avec sa tendance à rendre claustrophobe. Elle me rappelle l'internat, ces collèges d'où parfois l'on voyait loin à l'horizon. J'y rêvais toujours que, là-bas, se trouvait la mer. Mais elle n'y était pas. C'était une campagne-prison sans la moindre tache bleue, complice », raconte Olivier de Kersauson dans ses *Mémoires salées* – sans nul doute l'ouvrage le plus personnel et abouti du marin, écrit il y a bientôt quarante ans.

À COUPS DE LANCE-PIERRE

Septième d'une fratrie de huit, « ODK », de son vrai nom « vicomte Olivier de Kersauson de Pennendreff », naît en juillet 1944, en pleine Seconde Guerre mondiale, loin de la mer, à Bonnetable, petite bourgade au milieu des terres, dans la Sarthe. Son père n'est guère investi auprès de sa progéniture, sa mère est autoritaire et bonne à tout faire. L'on vouvoie évidemment les parents, et mieux vaut ne pas moufter, d'autant après la guerre où tout le monde a manqué de tout et peut s'estimer heureux d'être vivant. Entre une discipline quasi militaire, la messe dominicale obligatoire, le bénédicité avant chaque repas, les claques et coups de martinet régulièrement assénés, le jeune rebelle souffre et se « carapace ». Incompris, il a tendance à se braquer. Outre cette éducation à la dure et peu aimante, il doit composer avec une famille nombreuse. Il règle ses comptes dehors à coups de lance-pierre, canardant les voitures immatriculées « Neuilly Auteuil Passy » garées à proximité et les malheureux oiseaux traînant par là. L'enfant au caractère déjà bien trempé est de fait expédié en pensionnat. Il écume les institutions tenues d'une main de fer par les jésuites, ne compte plus les renvois, heures

Entre une discipline quasi militaire, la messe dominicale obligatoire, le bénédicité avant chaque repas, les claques et coups de martinet régulièrement assénés, le jeune rebelle souffre et se « carapace »

de colle, punitions et autres brimades, qui aujourd'hui seraient illico presto synonymes de tribunal, quand les curés se délestaient allègrement de leur ceinture pour frapper les élèves turbulents.

Tête bien faite, il obtient son bac, entreprend des études de droit, se voyant pourquoi pas avocat. C'est à La Trinité-sur-Mer, alors fief de la voile, lors des vacances d'été, qu'il a rendez-vous avec la mer, et avec celui qui va devenir son maître et son mentor : Éric Tabarly. Avec ses copains « traîne-pontons », Kersauson découvre la godille, les affres du vent et des vagues, affectionne de torcher de la toile autant que d'imaginer des blagues de potache sur les voiliers de plaisanciers, ou encore de remonter les casiers des pêcheurs locaux pour chiper les crustacés… Tabarly repère vite les qualités de manœuvrier de l'adolescent et son tempérament, n'hésitant pas à le provoquer dans des défis où il faut faire montre de musculature et d'endurance. Jamais en reste dans ces exercices virilistes, Kersauson est surtout fasciné par Tabarly et sa capacité à innover sur terre et à déléguer en mer. Ce dernier comprend combien le chenapan sera un excellent chef de quart et second. Les deux hommes lient une complicité franche, intime et secrète, ne tardant pas à briller sur les *Pen Duick II, III, IV* et *VI*. Le premier, taiseux d'apparence, le second, fort en gueule et capable de toutes les facéties. Il a commencé son service militaire au 9e régiment de chasseurs parachutistes, mais Éric Tabarly, jeune officier de marine, le fait changer d'affectation afin de rejoindre les *Pen Duick*. L'incontestable victoire de la goélette noire *Pen Duick III*, dessinée par Tabarly lui-même dans la célèbre course du Fastnet en 1967, scelle définitivement la vocation de marin de Kersauson.

Du haut de ses 20 ans, Olivier de Kersauson va servir son « patron » dix années durant, s'offrant quand même quelques jolies escapades. Il goûte à la douceur de la Polynésie et de Bora Bora, croise aussi bien le chemin du mystique pionnier Bernard Moitessier que de l'animateur de radio et télé Jacques Martin, avec qui il devise en alexandrins et qui va le présenter à Philippe Bouvard (« Les Grosses Têtes »). Cap-hornier sur *Pen Duick VI* à 30 ans, Kersauson sait qu'il est temps de couper avec ce père spirituel et fondateur, de s'émanciper, et d'à son tour commander. Entre deux navigations, il aime poser son sac dans le quartier de Saint-Germain-des-Prés, à Paris, amuse la galerie, séduit Jean Castel, ➤

BIO EXPRESS

20 juillet 1944. Naissance à Bonnétable (72).
1954. Commence la voile en Bretagne avec les scouts marins.
1964. Service militaire dans les parachutistes, puis sur *Pen Duick II* avec Éric Tabarly, avant d'embarquer comme second sur les *Pen Duick III, IV* et *VI*.
1981-2009. Participe aux « Grosses Têtes » sur RTL.
2013. S'installe en Polynésie.
2022. Entre à l'Académie de marine avec près de 25 livres publiés.

ALEA

➢ considéré comme le « prince de la nuit », qui le charge de superviser les travaux d'embellissement de *Sincerity,* son ketch de 1928, et lui en laisse les clés. « Chez Castel », dans ce club huppé de la rue Princesse, Kersauson est comme un poisson dans l'eau. « Je suis essentiellement costaud physiquement, assez bagarreur, très susceptible, inculte, violent. Ma timidité ne s'arrange guère », pavoise-t-il devant un auditoire composé de patrons de radio et de télé, de P.-D.G., d'éditeurs et autres VIP totalement conquis. Son carnet d'adresses s'étoffe aussi vite que sa réputation d'amuseur et de provocateur. Il assume son évidente misanthropie, louvoie non sans talent entre vers et citations latines. Cependant, sa vie n'est pas que dans les boîtes de nuit, mais sur la mer. Il est temps de devenir calife à la place du calife.

UNE « DICTATURE ÉCLAIRÉE »

Le sponsoring voile est en train d'éclore, et Kersauson semble « cocher toutes les cases ». Les vins mousseux Kriter, par l'entregent de Michel Etevenon, publicitaire, ancien imprésario à L'Olympia ne connaissant rien au bateau mais possédant du flair et bientôt créateur de la Route du Rhum, jettent leur dévolu sur le jeune marin. Belle gueule, yeux couleur lagon, le charismatique navigateur se voit proposer son premier commandement pour la course Londres-Sydney-Londres en équipage. Il aurait voulu affréter *Pen Duick VI*, qu'il connaît comme sa poche, mais Tabarly n'a pas donné suite. Kersauson hérite d'un lourd monocoque de 23 mètres pas vraiment taillé pour la course et monte un équipage de bric et de broc, mélange de jeunes novices du large et de quelques vétérans expérimentés. Héritage de son éducation ponctuée de persécutions ou pas, le marin marque son territoire et consent à être « seul maître à bord après Dieu », assumant une « dictature éclairée ».

Dans son cinglant et remarquable ouvrage *Fortune de mer,* qu'il écrit à quatre mains avec le romancier et journaliste Jean Noli, l'on découvre un capitaine tyrannique, interdisant à l'équipage de porter des gants et des lunettes de soleil dans le froid piquant des mers du Sud, se justifiant par le fait que « l'homme ne naît pas avec ». L'on peut lire que les équipiers envisagent de se mutiner mais se ravisent, que le bosco, qui prépare les repas de l'équipage, vide aussi consciencieusement les nombreuses bouteilles de vin (une centaine), outre celles de vodka, de whisky… La brutalité à bord n'est pas que verbale. De quart, aller réveiller Kersauson est un supplice, un cauchemar, et parfois se tire au sort…

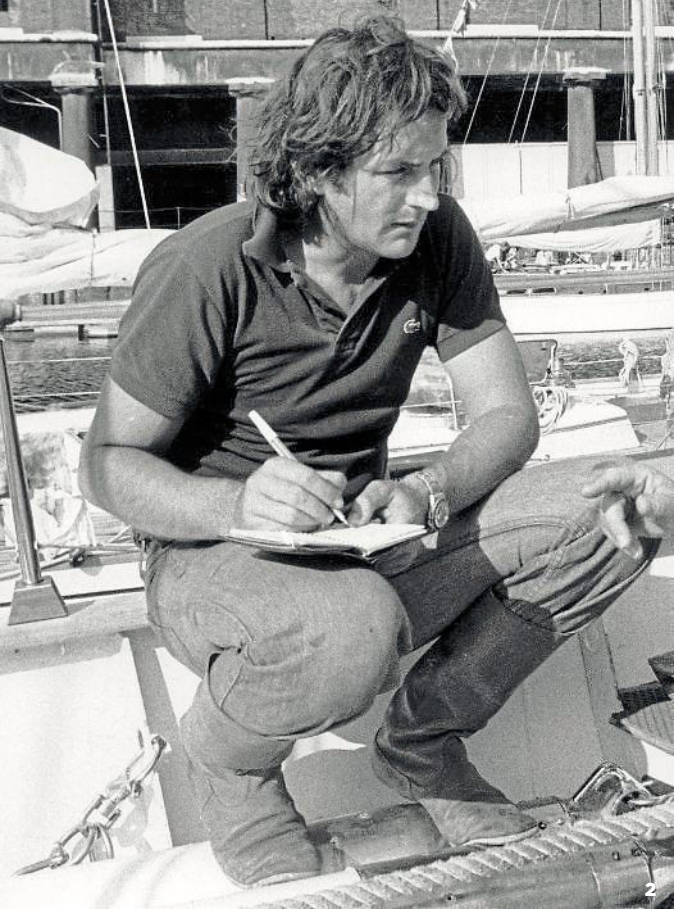
N'empêche, la plume alerte et violente du skipper semant la terreur est celle d'un conteur. « Dans mon sommeil, j'ai reconnu aussitôt la main qui me secouait l'épaule avec prudence. C'était la main de Jacques Arestan, aux paumes larges et dures, aux doigts longs et spatulés. Avec beaucoup d'efforts j'ai entrouvert les yeux. Dans la pénombre, je distinguais son visage proche du mien. Le capuchon du ciré lui tombait au ras des sourcils, dégoulinant d'eau. Sur ses joues, le vent, la mer, le sel avaient plaqué des taches roses et blêmes ;

1. À la soirée de mariage d'Eddie Barclay, le 22 juin 1984. 2. À bord de *Pen Duick VI,* en juillet 1973, à Brest. 3. Après avoir remporté le record du tour du monde en équipage, le 19 mai 1997. 4. De g. à d., Patrick Morvan, Jean Le Cam, Éric Tabarly et Olivier de Kersauson, sur *Jet Service II* (1984).

La brutalité à bord n'est pas que verbale. De quart, aller réveiller Kersauson est un supplice, un cauchemar, et parfois se tire au sort

les cernes de ses yeux bleus, les boursouflures des paupières indiquaient sa fatigue. Inquiet, presque timoré, ignorant quelle serait ma réaction, Jacques n'osait pas me parler. Sa bouche avait cette moue que je lui connaissais bien lorsqu'il était embarrassé. Rien que de voir sa tête j'ai compris qu'il m'apportait une mauvaise nouvelle. Péniblement, je me suis mis sur le coude. Le bateau roulait abominablement. Du pont me parvenaient des cris excités, des imprécations et des bruits de bottes aussi. Le roulis s'amplifiait… Aucun doute n'était plus possible : là-haut une nouvelle magouille s'était produite. Parle, bordel. Jacques : Le spi s'est déchiré ! Curieusement, je n'ai rien dit. C'était pourtant le deuxième que nous déchirions en moins de quarante-huit heures à plus de 6000 milles de Sydney. J'étais tellement déçu, tellement crevé, tellement furieux également que j'en aurais ri. À grands coups de pied j'ai repoussé mon sac de couchage au fond de ma couchette, j'ai sauté à terre. L'eau qui courait sur le plancher a aussitôt imbibé mes

GIOVANNI CORUZZI/BRIDGEMAN IMAGES


2

3

chaussettes me glaçant les pieds… Redoutant une bourrade ou un coup de gueule de ma part, Jacques avait préféré remonter sur le pont. Je titubais. On est toujours instable dans un bateau au réveil… Ils n'avaient pas veillé, pas eu de doute. Moi j'avais une certitude. Je naviguais avec des cons… De les voir aussi empotés m'a réveillé complètement et mis en rage. Ils allaient me rendre fou. Une fois de plus, je me disais que j'avais sous mes ordres un équipage de guignols. »

LE TOUR DU MONDE EN SOIXANTE-TROIS JOURS

Victime de la perte du gouvernail, Kersauson et son équipage ne remportent pas cette course des clippers, ces trois mâts – dont *Patriarch* – qui, au XIXe siècle, rapportaient des cargaisons de laine de mouton d'Australie vers le Royaume-Uni et ses filatures. Anxieux, stressé, colérique, il réprimande ses douze équipiers, mais ramène tout le monde à bon port comme il l'a toujours fait lors de ses circumnavigations. « J'étais jeune, j'étais seul. Commander c'est aller vers la solitude », se justifie aujourd'hui le marin. La première édition de la Route du Rhum se confirme. Kersauson veut et se doit d'en être. Toujours grâce à Kriter, il arme un robuste trimaran de 23 mètres. À Saint-Malo, avec Alain Colas, il est suivi telle une rock-star par un public enthousiaste. Son humour caustique fait des ravages, comme ce jour où l'épouse d'Yvon Bourges, alors ministre de la Défense, visitant la cabine de son bateau, s'étonne du peu d'espace. Kersauson cingle : « Ne vous inquiétez pas, madame, de l'exiguïté de l'habitacle et de mon miniréchaud de ➤

4

ARCHIVE BATEAUX/ALEA - HENRI THIBAULT/ALEA - CHRISTIAN FÉVRIER

cuisine. Je n'ai pas de personnel ! » Quatrième à l'arrivée en Guadeloupe, il devise avec le Canadien Mike Birch, vainqueur sur un trimaran deux fois plus court. Au milieu de l'Atlantique nord, ce dernier, apercevant les mâts de *Kriter IV*, a décidé d'incurver sa route, sachant qu'il n'avait aucune chance de rivaliser en restant sur le même cap, selon l'axiome stipulant que la vitesse est proportionnelle à la longueur de la carène. Il a filé vers le sud, sentant qu'il n'avait pas encore accroché les alizés caractéristiques tant par la couleur de l'eau que par la présence d'exocets. Réponse laconique de Kersauson : « Mais comment vous voulez faire face à quelqu'un qui parle aux poissons volants ? »

« J'étais jeune, j'étais seul. Commander c'est aller vers la solitude », se justifie aujourd'hui le marin

Entre sollicitations médiatiques toujours plus nombreuses et records ou tours de l'Europe, ODK ne reste pas souvent à quai. Il n'a guère de mal à lever des sponsors ou à séduire les maisons d'édition. Il fait construire des trimarans de plus en plus longs, 23 mètres, 27 mètres, et bientôt 32 mètres, effectue l'un des premiers tours du monde en solitaire et en multicoque en cent vingt-cinq jours, puis revient définitivement à l'équipage avec un but, celui de battre le record du tour du monde par les trois caps au départ d'Ouessant. Autant il n'affectionne pas ces transats « sprint » dans lesquelles il n'est pas à l'aise et ne brille pas spécialement, autant défier Jules Verne et ses fameux quatre-vingts jours devient une obsession. Il y parvient à deux reprises, d'abord en soixante et onze jours, puis en soixante-trois jours. Jamais avare de bons mots, véritables *punchlines* dont il a le secret, il surnomme le « Pôle Finistère Course au large » d'où sont issus tous les grands marins « la vallée des fous » ; les océans Indien et Pacifique, le « plus grand désert du monde ». L'on connaissait les 40es rugissants et les 50es hurlants ; Kersauson, qui est allé les tutoyer, baptise les 60es « aphones ».

Son dernier bouquin, *Veritas tantam potentiam habet ut non subverti possit (La vérité a une telle puissance qu'elle ne peut être anéantie)*, résume assez bien le personnage, son parcours, sa relation à la religion, toujours ce côté provocateur, mais aussi cet attachement au latin depuis l'enfance. Désormais installé en Polynésie, il est revenu cet hiver chez lui, au Conquet, dans sa grande demeure et son immense forêt avec vue sur l'Océan, afin de suivre l'Arkea Ultim Challenge, n'en perdant pas une miette, fasciné par ces monstres qu'il aurait tant adoré mener.

Didier Ravon

PUBLICATIONS :

- *Fidji Fidji,* avec Gilles Rateau et Charles Bonnay, éd. du Pacifique, 128 p., 1972.
- *Île de Pâques,* avec Bob Putigny, M. Fulco, J.-P. Duchêne, éd. du Pacifique, 128 p., 1973.
- *Fortune de mer,* avec Jean Noli, Presses de la Cité, 280 p., 1976.
- *Mémoires salées,* Robert Laffont, 268 p., 1985.
- *Homme libre... toujours tu chériras la mer !,* avec Jean Noli, Fixot, 196 p., 1994.
- *Dresseurs de métal,* avec Henri Brisson, Catherine Cornic, et Dominique Leroux (photographies), Dialogues, 186 p., 1995.
- *T'as pas honte ?,* avec Georges Wolinski (illustrations), Le Cherche midi, 190 p., 1995.
- *Macho mais accro,* avec Georges Wolinski (illustrations), Le Grand Livre du mois, 214 p., 1996.
- *Vieil océan,* Flammarion, 202 p., 1990.
- *Tous les océans du monde : 71 j, 14 h, 22', 8",* Le Cherche midi, 182 p., 1997.
- *Les Côtes bretonnes vues du ciel,* avec J.-P. Paireault (photographies), Glénat, 142 p., 1998.
- *La Bretagne vue de la mer,* avec Michel Bellion (aquarelles), Le Cherche midi, 128 p., 2006.
- *Ocean's Songs,* Le Cherche midi, 252 p., 2008.
- *Instants de Bretagne, regards partagés,* avec Philippe Plisson (photographies), La Martinière, 200 p., 2010.
- *Ocean's Songs,* tome II, Le Cherche midi, 146 p., 2012.
- *La Mer à travers la carte postale ancienne,* HC Éditions, 148 p., 2012.
- *Le Monde comme il me parle,* Points Aventure, 160 p., 2014.
- *Promenades en bord de mer et étonnements heureux,* Le Cherche midi, 256 p., 2016.
- *« La pluie ne mouille que les cons »,* avec Régis Le Sommier, Grasset, 198 p., 2016.
- *De l'urgent, du presque rien et du rien du tout,* Le Cherche midi, 272 p., 2019.
- *Veritas tantam potentiam habet ut non subverti possit (La vérité a une telle puissance qu'elle ne peut être anéantie),* Le Cherche midi, 208 p., 2022.

À bord de *Poulain*, lors du grand prix de Brest multicoques (1987).

CHRISTIAN FÉVRIER

ENTRETIEN

David Grann

« L'Empire britannique ne voulait pas de cette histoire »

1740 : un vaisseau de Sa Majesté fait naufrage. Une poignée de survivants réapparaissent des mois plus tard. Que s'est-il passé sur cette île désolée ? À quel prix certains en sont-ils revenus ? *Les Naufragés du Wager*, l'un des plus grands succès de la rentrée 2023 et reconstitution de cette histoire vraie, se lisent comme un ample roman d'aventures… Un roman dont les protagonistes se sont affrontés dans un procès et que son auteur a édifié sur de patientes recherches.

Les aventures de l'équipage du *Wager* ont tout pour plaire aux amateurs de romanesque. Comment cette histoire vraie a-t-elle pu être oubliée ?

David Grann. Cela est dû à une combinaison de raisons. Il y a bien sûr le phénomène de glissement des mémoires, les histoires en viennent à être remplacées par d'autres. Il y a ensuite ces versions contradictoires produites par les survivants, qui ont contribué à brouiller les lignes. Et, par-dessus tout, c'était une histoire violente, complexe, et pas du tout de celles que les autorités britanniques auraient voulu célébrer. Il y a donc eu un effort concerté, non pour effacer cette histoire, mais pour la transformer.

Ce roman partage bien des points communs avec certains de vos ouvrages précédents : comme *La Cité perdue de Z*, c'est une quête qui se transforme en une histoire de survie dans un environnement mystérieux avec des rencontres d'Indiens. Ressentez-vous une forme de nostalgie romantique pour l'époque où ce genre d'aventures était possible ?

D. G. Non, la plupart de mes livres parlent au contraire de la façon dont une illusion romantique peut finir par consumer quelqu'un. Je suis fasciné par ces gens qui poursuivent une illusion,

REBECCA MANSELL/EDITIONS DU SOUS-SOL

et qui peuvent, dans leur quête, aller au-devant de leur propre destruction. Ces gens qui se lancent à la recherche d'un objet ou d'un lieu lointain, alors que l'enjeu est en eux. Ils cherchent à apprendre quelque chose sur eux-mêmes. Et, parfois, cela leur coûte la vie.

Le principal problème auquel un écrivain de non-fiction doit se confronter est souvent le manque de sources. Ici, c'était le contraire. Comment vous êtes-vous frayé un chemin parmi toutes ces sources contradictoires ?

D. G. C'est cela qui était intéressant, pour moi : tous ces livres écrits par les survivants, souvent partiaux, parfois jusqu'à l'autotromperie. Il y avait en effet un problème avec ces sources-là. Et puis il y avait la masse de lettres, de dépositions, les journaux de bord. C'est avec tout cela que j'ai pu reconstruire l'histoire. C'est pourquoi j'ai essayé d'être transparent et de citer les sources. Et c'est pour cette raison aussi que j'ai laissé l'histoire se développer à travers trois versions. Je veux laisser le lecteur juger. Et je veux qu'il voie, en confrontant les versions, comment se sont fabriquées ces histoires que raconteraient les survivants. Par ailleurs, toujours en comparant les versions, on peut reconstituer les faits, la vérité. Pour cela, il faut apprendre la manière dont fonctionne chaque narrateur : pourquoi il raconte cet évènement de telle façon, quel est son intérêt… Ainsi, on devient plus intelligent. C'est de cela que l'histoire parle, de cette concurrence des récits. Ce n'est pas que je ne crois pas en la vérité : au contraire, je crois en la vérité. Je pense juste qu'elle est compliquée à trouver.

Vous citez William Golding au début du livre. Mais vos marins ne sont pas comme les enfants de *Sa Majesté des mouches* : certes, ils se battent, se volent, mangent un chien, et certains commettent des meurtres, mais la plupart ne tombent pas dans la bestialité, au contraire. Avez-vous été surpris par la façon dont ces naufragés sont, pour la plupart, restés somme toute assez civilisés ?

D. G. Oui, et cela aussi m'intéressait : la manière dont ils essaient d'appliquer leurs vieilles lois à cet environnement naturel. Bien sûr, il y a aussi la bande des dissidents, mais, dans le camp principal, tous ont leur idée profonde de ce que doivent être le commandement, la loi, les châtiments. Et c'est fascinant de voir ces gens tenter de maintenir un ordre à des milliers de kilomètres de la Grande-Bretagne, en pleine nature sauvage. Cela crée une tension. Dans cette société de naufragés, on retrouve les mêmes forces qu'au Royaume-Uni. Le capitaine Cheap incarne l'Empire, et sa vision rigide de l'ordre. Bulkeley, le leader des mutins, représente une vision concurrente, plus moderne. Ils pourraient très bien se dire, après tout, qu'ils n'ont pas besoin de lois, et vivre en liberté. Et il est complètement dingue qu'ils ne le fassent pas.

« La plupart de mes livres parlent de la façon dont une illusion romantique peut finir par consumer quelqu'un »

En parlant de civilisation, les marins rencontrent les Indiens Kawésqars, qui apparaissent bien plus adaptés à la région, mais aussi plus instruits et altruistes que les marins anglais…

D. G. C'est une scène profonde. Les Kawésqars vivent dans ces régions depuis des milliers d'années : ils savent maintenir un feu, où trouver des poissons, des fruits de mer. Ils offrent à nos naufragés une planche de salut, leur mode de vie. Ce passage révèle un mensonge fondamental : l'idée que les civilisations occidentales sont supérieures. Il sape, ironiquement, le principal argument utilisé par l'Empire britannique pour justifier ses entreprises coloniales : nous sommes supérieurs, nous allons leur apporter la lumière. L'Empire britannique, bien sûr, ne voulait pas de cette histoire-là.

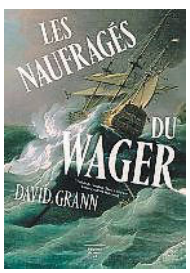
Beaucoup d'écrivains n'aiment pas la partie documentation de leur travail : Flaubert lisait tous les livres qu'il pouvait trouver sur un sujet avant d'écrire, mais prenait cela comme une purge. Vous semblez beaucoup aimer ces recherches ?

D. G. Vous m'avez demandé si je rêvais de vivre le genre de quête romantique qui anime certains de mes personnages. Non, pas vraiment, mais j'aime les quêtes. Et mener des recherches à travers la documentation, c'est ma version de la quête. Chercher ce qui peut exister, quelle réponse je peux trouver à telle ou telle question, me promener parmi les boîtes d'archives poussiéreuses. La plupart du temps, on se retrouve en panne sur une mer très calme où il ne se passe rien ; soudain, on tombe sur un trésor caché, une petite fraction du puzzle, et tout devient très excitant. Pour moi, le monde est un mystère, et faire des recherches permet d'en éclairer une partie.

Après avoir adapté votre roman *La Note américaine (Killers of the Flower Moon)*, Martin Scorsese envisage de porter *Les Naufragés du Wager* au cinéma. Qu'est-ce qui lui a plu dans cette histoire ? Son caractère réel ? Ses rebondissements ?

D. G. Je pense que c'est un peu des deux : l'histoire en elle-même, et le fait qu'elle soit vraie. J'imagine aussi que Scorsese a retrouvé dans cette histoire certains de ses thèmes préférés : la violence, la communauté, le meurtre… Le cinéma de Scorsese traite de mythes, et je me dis qu'il a dû en retrouver dans ces pages. Mais là, c'est juste moi en train de faire des suppositions.

Propos recueillis par Alexis Brocas



Les Naufragés du Wager
David Grann
Traduit de l'anglais (États-Unis) par Johan-Frédérik Hel Guedj
448 p., Le Sous-sol, 23,50 €

Pendant près d'une décennie, Catherine Poulain embarque sur des chalutiers depuis l'île de Kodak, en Alaska.

DR

PORTRAIT

Catherine Poulain

« Cette vie m'a sauvée de mon propre cerveau qui m'épuisait »

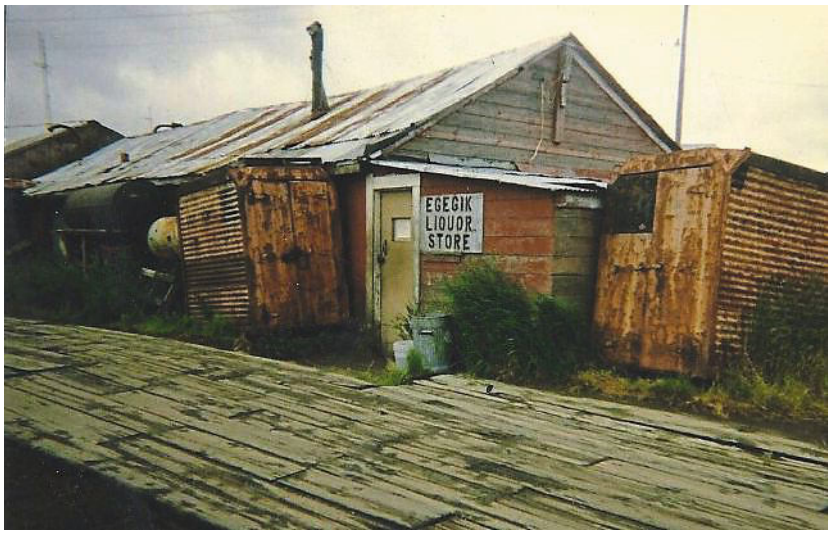
Dans sa jeunesse, l'autrice du *Grand Marin* (2016) enchaîne les petits boulots et parcourt le monde en quête d'aventures. Un jour, quelqu'un lui parle de la pêche au crabe en mer de Béring. L'idée lui trotte dans la tête. Elle hésite, jusqu'à sa rencontre avec une femme partie pêcher le saumon en Alaska. Dès lors, sa décision est prise : Catherine deviendra marin pêcheur.

Son visage, façonné par les embruns, raconte sa vie passée. Une vie aux confins du monde. L'île de Kodiak, en Alaska. Sauvage et dure à la fois. En foulant cette terre, qui deviendra son refuge pendant près d'une décennie, Catherine Poulain se laisse envahir par l'immensité des sombres forêts s'étirant à perte de vue à travers les montagnes, tout autant que par l'immensité de l'océan qui l'entoure. C'est d'ailleurs la pêche qui l'a poussée à se rendre à Kodiak, dans la principale ville de l'île, qui se trouve également être le troisième port de pêche des États-Unis. À son arrivée, Catherine compte les billets et les petites pièces qu'il lui reste. Elle sait qu'il lui faut rapidement trouver du travail. Elle sillonne les docks, de bateau en bateau, jusqu'à tomber sur un skippeur, qui deviendra son premier patron. « Il m'a regardé longuement avec mon drôle de sac à dos, glisse-t-elle. Je lui ai dit que je cherchais un embarquement. » Il ne lui en faudra pas plus pour qu'il l'accepte à bord.

« LILI, C'EST JOLI »

En foulant le pont de ce palangrier pour la première fois, un mélange d'odeurs de gasoil, de ciré et de rouille vient titiller son odorat. Catherine remarque à cet instant que la rouille a une odeur particulière en présence du sel. Malgré le mauvais temps, la jeune femme d'apparence frêle comprend qu'elle est enfin là où elle a toujours voulu être. Comme une évidence, « auprès de ces hommes avec leurs gros visages, leurs couperoses, confie-t-elle. Ces visages de marins qui n'ont pas dormi, avec leurs petits bourrelets sous les yeux, je trouve ça touchant, beau. Je voulais être assez bonne pour qu'ils m'acceptent, pour être l'une des leurs. » Le seul but de Catherine, dorénavant, est de se faire adopter par ce bateau. Elle répare les lignes, change les hameçons tordus, etc. Une nouvelle langue s'ouvre à elle, parsemée de termes techniques qu'elle ne maîtrise pas encore. « J'étais dressée comme un chien lorsqu'il entend certains mots sans pour autant comprendre leur signification. Il fallait tout donner de soi. Oublier son personnel tout d'un coup. » Familière de ces milieux masculins, Catherine perçoit une certaine essence dans ces interactions abruptes. Cependant, pour gagner le respect à bord, elle doit adopter les codes nécessaires. Cela implique avant tout de perdre cette voix fluette qui la caractérise. « Ça m'a pris quelques années, précise-t-elle. J'avais vraiment une voix autre que celle d'aujourd'hui. J'ai même appris des grossièretés, car, un jour, quelqu'un m'a dit que, si je ne savais pas parler comme ça, je ne serais jamais pêcheur. Parfois, mes skippeurs me regardaient d'un œil incertain et riaient. » Cette fameuse voix s'est envolée juste après son expulsion des États-Unis.

En mer, celle que l'on surnommait « Lili » – car « Lili, c'est joli, puis ça sonne comme *really*, "vraiment" en français » – cherche à affronter quelque chose, peut-être la mort, pour embrasser pleinement la vie. Ce monde ne semble pas la satisfaire. Catherine peine à déchiffrer les codes. Elle privilégie l'imprévu, l'incertitude. Et elle



Magasin de boisson, à Egegik (Alaska) : l'escale où l'on « peint la ville en rouge ».

raconte que ces moments lui ont permis d'en apprendre davantage sur elle-même. « Le premier danger, c'est moi, ma propre peur, constate-t-elle. J'ai aussi découvert ma force dans l'action. Et, lorsqu'elle se termine, rien n'est jamais acquis. » À l'époque, la trentenaire rejette l'idée d'une maison avec ses quatre murs, qu'elle perçoit comme un enfermement. Elle aimait tant la liberté, Lili. Une sorte d'instinct animal. « J'ai trouvé cette liberté en pêchant, détaille-t-elle, mais j'ai avant tout compris qu'elle était enfouie en moi. Une année, j'ai rembarqué pour aller pêcher le saumon, je me suis demandé ce que je faisais là. Je me disais que ça ressemblait à l'armée, alors que je déteste ça. On sait que la discipline est indispensable à bord. Le travail incessant jusqu'à l'épuisement… Mais justement, malgré tout ça, je me suis rarement sentie aussi fière et droite. »

Puis vient le moment de retourner à terre et de « peindre la ville en rouge », une expression imagée qui signifie « aller se cuiter ». Les marins se dirigent vers le bar pour retrouver la « famille ». Catherine ne fait pas exception. C'est l'heure des grandes accolades, des embrassades. Chacun veille sur l'autre. Elle se sent en sécurité. Mais le temps à terre reste bref dans cette vie de nomade. « Lorsque je finissais une pêche, je recherchais immédiatement un autre embarquement pour avoir un endroit où dormir. Les dernières années, je m'étais acheté une espèce de caravane en bois, sans électricité, que ➤

« Le premier danger, c'est moi, ma propre peur. J'ai aussi découvert ma force dans l'action. Et, lorsqu'elle se termine, rien n'est jamais acquis »

DR

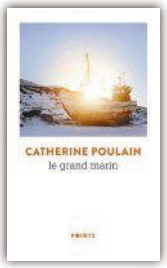
Avec l'équipage du *Kulshan*, à la saison de la pêche à la morue.

À 19 ans, Catherine Poulain a cessé de lire, refusant de vivre par procuration. Et a décidé que sa vie devait être comme un livre. C'est à Kodiak qu'elle a enfin le sentiment d'avoir trouvé sa place dans son propre récit. Tout commençait. Elle avait tout à apprendre

➢ j'avais posée sur un terrain de ferraille à 20 miles de Kodiak. J'avais une petite niche pour me poser, mais finalement j'embarquais très vite. » Et toujours cette même rengaine, l'appréhension terrible de découvrir les nouveaux équipiers, et un nouveau patron, parfois « complètement barjo, hurlant sans cesse », se remémore Catherine. Elle emporte avec elle ses nombreux doutes. La crainte permanente de ne pas y arriver, même après des années. Une vie menée à mille à l'heure pour apaiser un esprit en ébullition, afin de trouver un équilibre avec le corps. « Cette vie m'a sauvé de mon propre cerveau qui m'épuisait, décrit-elle, avec ses labyrinthes terribles. Je trouve ça très fatigant. »

DIX-HUIT HEURES DE TRAVAIL PAR JOUR

Lors de la pêche au saumon, Catherine pouvait s'échapper jusqu'à trois mois en mer. Un bateau venait alors récupérer le poisson et les ravitaillait en glace, en eau douce, en gasoil, etc. Ni confort ni toilettes à bord. À la place, un seau. Il leur arrivait aussi de dormir au fond de l'étrave jusqu'à ce que le patron se rende compte que son équipe avait besoin de souffler à terre. Le métier de marin pêcheur est l'un des plus difficiles, voire dangereux au monde. À bord, pas question d'embarquer qui que ce soit par gentillesse. Les marins doivent être capables d'aligner dix-huit heures de travail par jour, et ce pendant plusieurs semaines en supportant le vent sifflant et les paquets de mer embarqués par l'arrière. Rien de romantique. Au milieu des éléments déchaînés, l'accident peut arriver en quelques secondes. Catherine en a d'ailleurs fait les frais, comme lorsque ce grappin d'acier vient finir sa course dans son visage. « Ça fait mal, constate-t-elle. Le patron allait un peu trop vite sur ces énormes casiers de crabes, 8 nœuds environ. Il était pressé de rentrer décharger en ville. J'étais aux hydrauliques. J'ai vu une grande étoile dans le ciel qui arrivait vers moi, et puis après j'ai vu des étoiles partout. Les gars m'ont dit que ma tête était comme un melon qui éclatait. Ça a fait mal. J'aurais aimé avoir une belle balafre. Même pas. »



Le Grand Marin
Catherine Poulain
384 p., Points, 8,50 €

Depuis la fin de son adolescence, la vie de Catherine est un tourbillon de voyages. Elle a travaillé dans une conserverie de poissons en Islande, sur les chantiers navals aux États-Unis, a été travailleuse agricole au Canada, barmaid à Hong Kong… À 19 ans, elle a cessé de lire, refusant de vivre par procuration. Et a décidé que sa vie devait être comme un livre. C'est à Kodiak qu'elle a enfin le sentiment d'avoir trouvé sa place dans son propre récit. Tout commençait. Elle avait tout à apprendre. L'unique ombre au tableau est apparue des années plus tard, lorsque Lili, en situation irrégulière, s'est fait attraper par l'immigration. Sa fausse carte d'identité n'a pas suffi à la sauver. Elle l'avait récupérée grâce à son premier patron dix ans plus tôt. « Je sentais que quelque chose n'allait pas lorsqu'ils sont arrivés, comme un regard sur ma nuque, déclare-t-elle. J'ai pensé à sauter à l'eau, me disant que, peut-être, ils ne m'auraient pas vivante. Lorsque l'on m'a signifié que j'étais en état d'arrestation, j'ai couru au bout du quai. J'ai voulu sauter. Nous étions à marée basse. » Une jalousie amoureuse mettra fin à sa vie rêvée. Nous sommes au début des années 2000, Catherine vient d'être dénoncée par un homme jaloux, qui ne supportait pas de la voir travailler aux côtés d'autres hommes. Lili était sur le point d'acquérir son propre bateau. Une embarcation en bois de 36 pieds. Elle écope à la place de dix années d'interdiction de territoire.

Le retour en France est brutal. Elle peine à retrouver ses repères. Elle se dit que, désormais, le chemin jusqu'à la mort risque d'être long. Elle craint l'ennui et décide de se lancer dans une formation de bergère transhumante. Ainsi, elle quitte l'univers marin pour celui de la montagne, dans les Alpes-de-Haute-Provence. « Ça me

DR

Ci-dessus, « Lili » à terre, à Egegik.
Ci-contre, l'écrivaine à Saint-Malo, en 2016.

faisait mal de voir ces pics acérés. Je trouve cet univers dur, abrupte, avoue-t-elle. Mais, ce qui était beau, c'était lors des transhumances. Il m'est arrivé de passer quatre mois en montagne avec les bêtes, sans réseau, seule. Par moments, j'avais vraiment l'impression de retrouver ce sentiment que j'éprouvais lorsque je partais en mer. » Catherine exercera ce métier durant sept ans, jusqu'à la publication du *Grand Marin*, en 2016.

Depuis son expulsion des États-Unis, dix, puis vingt ans se sont écoulés. « C'est passé vite. J'ai l'impression que c'était hier, remarque-t-elle. Pour autant, pas question d'y retourner. » Et d'ajouter : « Je ne pourrais pas rester à quai en voyant les bateaux partir. Je ressentirais trop ce que j'ai perdu. » Pour l'heure, Catherine Poulain vit dans la campagne du Médoc, à une dizaine de kilomètres de l'Océan. Mais le simple fait de le contempler ne lui suffit pas. Elle veut être dessus, le vivre, le ressentir. Tout comme Lili. Catherine pourrait alors s'envoler à près de 4 000 kilomètres de là, à Saint-Pierre-et-Miquelon, pour continuer à noircir les pages de ses cahiers tout en s'immergeant dans cet archipel français d'Amérique du Nord. Une étape indispensable si elle souhaite poursuivre la trilogie du *Grand Marin*. « Je suis trop dans les terres à présent, et je risque de parler avec des mots surfaits qui ne seront pas réels. » À 64 ans, sa vie et ses souvenirs sont depuis toujours la matière première de ses œuvres. Un instrument indispensable dont elle ne cesse de tirer profit.

Margaux Rolland

DR - ULF ANDERSEN/AURIMAGES VIA AFP

ENTRETIEN

Marion Brunet

« L'envie de liberté totale s'est heurtée à la peur de couler »

À moitié bretonne et installée à Marseille, cette écrivaine célébrée aussi bien en jeunesse qu'en littérature pour adultes a situé plusieurs de ses livres en mer, notamment *Plein gris* et sa récente saga *Ilos*. Rencontre autour d'une thématique.

Dans trois de vos livres, dont le dernier, *Ilos,* la mer est très présente. Est-ce seulement un cadre pour vous ?

Marion Brunet. Le cadre a toujours son importance, bien sûr. Mais c'est beaucoup plus qu'un décor. Enfant, j'ai passé mes vacances en Bretagne, à Saint-Malo. Je suis à moitié bretonne, mes grands-parents vivent là-bas. J'y ai découvert la mer. J'ai fait de la plongée, mais j'ai dû arrêter pour des problèmes d'oreille interne. J'ai navigué sur Optimist à 8 ans, au club de voile de Rothéneuf, puis j'ai fait du 420. Je me sentais une aventurière. J'adorais monter au trapèze, j'avais l'impression de voler. Mes aînés faisaient beaucoup de régates. C'était aussi l'époque de cette génération de navigateurs mythiques : Tabarly, Arthaud, Poupon, Kersauson, Riguidel…

Vous les avez connus ?

M. B. Pas eux, non. Mais, à 23 ans, je suis partie au Cap-Vert, et j'ai rencontré beaucoup de navigateurs sur l'île de São Vicente, qui était un point de départ pour traverser l'Atlantique. Un couple m'a proposé de le rejoindre pour aller au Brésil. J'étais enthousiaste et fascinée, jusqu'à une soirée où chaque marin s'est mis à raconter ses naufrages. Et j'ai eu peur. Le principe de réalité a repris le dessus. L'envie de liberté totale s'est heurtée à la peur de couler, peur que j'ai retranscrite ensuite dans *Plein gris*. Et je ne suis pas partie.

C'est un regret ?

M. B. Non, pas du tout, parce que j'aime profondément la vie et que, les conduites à risque, ce n'est pas mon truc. Ça me fascine, mais ça n'est pas pour moi. C'est la même chose pour la haute montagne. Je tiens trop à la vie.

> « Je ne sais si nous allons vers une fin du monde spectaculaire comme dans les films catastrophes, mais à coup sûr vers sa dégradation »

Et vous n'avez plus navigué ?

M. B. J'ai été monitrice de voile en Corse, pendant deux ans, avec mon Bafa. L'été dernier, j'ai navigué sur un catamaran. Ç'a été formidable de retrouver ces sensations. Mais c'était une simple croisière.

La course ne vous a jamais tentée ?

M. B. La découverte des liens entre la compétition et l'argent m'a vite repoussée. Autant d'argent pour monter sur un bateau, ça ne cadre pas avec ma conscience sociale et politique. Mon idée de la navigation, c'est de partir seule ou avec un pote et de se laisser aller.

Vous vivez près de la Méditerranée. Est-ce très différent de votre mer bretonne ?

M. B. Oui. Le rapport à la mer en Bretagne me paraît beaucoup plus dur, plus fondamental, plus vital. Le Sud, c'est plus la plaisance et les vacanciers. Même les couleurs ne sont pas les mêmes. La mer bretonne navigue entre le vert et le gris. Dans le Sud, elle est bleue. Et puis, en Bretagne, il y a les marées et leur incroyable puissance.

Vous habitez Marseille, ville qui est le cadre d'*Ilos*. Pourquoi Marseille ?

M. B. La vie m'y a menée. C'est un port, un lieu d'accueil, juste en face de l'Afrique. À une époque où je militais de façon plus physique qu'aujourd'hui, je suis allée manifester au port autonome pour empêcher de partir des bateaux rembarquant des réfugiés.

Votre roman *Vanda* raconte la relation forte jusqu'à l'étouffement

entre une mère paumée et son fils de 6 ans, dont le père réapparaît soudain. Vanda vit entre la terre et la mer, dans un cabanon qui est bâti sur la plage…

M. B. J'aime beaucoup ces petites plages de Marseille qui sont envahies l'été, mais très belles l'hiver. C'est d'ailleurs en faisant une balade hivernale que j'ai eu l'envie de m'en servir comme décor. Cela correspondait à un fantasme : me réveiller le matin et me trouver face à l'eau. Et je voulais aussi que mon personnage se situe face à ce lointain qu'est Tanger.

Vanda nage d'ailleurs jusqu'à se perdre. La mer peut aussi renfermer la tentation de la mort ?

M. B. Celle de la mort et celle de la disparition. On dit souvent disparus en mer, même si on n'a plus de doutes sur le destin de ces disparus. Cette idée rajoute à la fascination de la mer.

***Plein gris*, un thriller publié en 2021, se passe sur un bateau. Aviez-vous lu cet autre huis clos sur un bateau qu'est *Calme plat* (1963), le roman de Charles Williams ?**

M. B. J'avais vu la moitié du film qu'on en a tiré, avec Nicole Kidman. Mon inspiration littéraire – et le titre lui rend hommage – a plutôt été *Plein soleil*, le livre de Patricia Highsmith adapté par René Clément. Le bateau est un huis clos. L'île aussi, mais le bateau peut couler. C'est une arène exceptionnelle.

Votre bateau devient un lieu assez mortifère, très loin de l'image idéalisée de la navigation comme école de solidarité, celle de *Capitaines courageux*, de Kipling, par exemple… La voile n'est-elle pas à vos yeux cette école de solidarité ?

M. B. Disons qu'elle oblige à prendre sur soi pour apprendre à vivre à plusieurs dans un lieu très serré. Il faut trouver la danse qui fonctionne avec des partenaires improvisés. Il faut faire confiance. Ça peut marcher, bien sûr, mais ce n'est pas toujours le cas.

Vos descriptions techniques sont très précises. Était-ce nécessaire pour l'authenticité du récit ?

M. B. Je crois. Il faut utiliser les mots adéquats. Mais mon éditeur m'en a fait enlever beaucoup. Ceux qui les savent les reconnaissent, les autres comprennent quand même ce qui se passe. J'ai relu récemment *L'Île au trésor*, et j'ai été stupéfiée par la précision et l'abondance des termes de navigation pure.

SAMUEL KIRSZENBAUM/ALBIN-MICHEL

Dans *Plein gris*, la menace se situe aussi sous la surface.

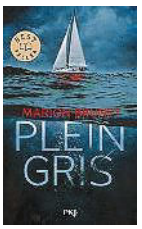
M. B. C'est le syndrome des *Dents de la mer… (Rires)* Au départ, j'avais mis de vrais requins, animal au demeurant inoffensif dans la majorité des cas. Mais mon éditeur a objecté que, dans ces eaux-là, il n'y en avait pas. Du coup, on ne sait pas très bien la réalité de cette menace, et c'est d'autant plus fort.

***Ilos* plonge dans les fonds marins. La mer, gonflée par le réchauffement climatique, a englouti Marseille, où de jeunes plongeurs risquent leur vie pour chercher des objets, quand les privilégiés vivent protégés.**

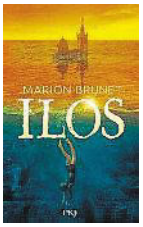
M. B. L'immersion de nombreuses villes côtières est l'un des scénarios possibles du réchauffement climatique. Je l'ai imaginée à Marseille. Marseille est un laboratoire social. C'est une ville d'accueil, où il y a beaucoup de pauvreté. Je voulais aussi parler de cela, de façon ludique. Prendre un bateau pour aller d'un quartier à un autre a un côté magique. Mais je voulais aussi évoquer d'autres menaces : le déplacement des animaux marins, par exemple, qui vont là où ils ne sont pas censés être. Cela explique l'arrivée de méduses australiennes, l'échouage de cétacés sur nos côtes. À ce message écologique, je voulais joindre un message social. La mer est aujourd'hui aussi le cimetière de nombreux migrants. On ne peut l'oublier. Je ne sais si nous allons vers une fin du monde spectaculaire comme dans les films catastrophes, mais à coup sûr vers sa dégradation. Dans *Ilos*, je n'ai rien inventé, je n'ai fait que pousser les curseurs un peu plus loin que là où ils sont actuellement.

Propos recueillis par Hubert Prolongeau

Vanda
Marion Brunet
236 p., Albin Michel, 18 €



Plein gris
Marion Brunet
224 p., PKJ, 8,90 €

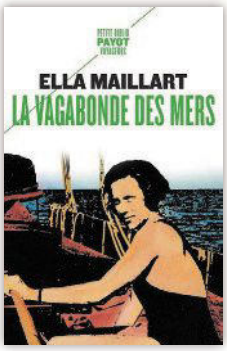


Ilos
Marion Brunet
236 p., PKJ, 16,90 €

SÉLECTION

Récits à l'encre bleue

Amateurs ou professionnels, écrivains ou occasionnels de la plume, elles et ils ont laissé leurs souvenirs de navigation. De l'épopée à la comédie, de l'aventure vécue au roman farfelu, voici quelques propositions de lecture.



La Vagabonde des mers

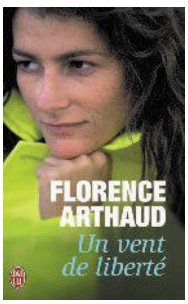
Ella Maillart (1942)

En parlera-t-on lors des JO ? Surtout connue pour ses équipées en Chine et en Russie, l'exploratrice Ella Maillart fut aussi en 1924 la première femme à disputer l'épreuve de yachting (en monotype, pour la Suisse) aux Jeux olympiques. Jeune, celle que Paul Morand avait baptisée « la femme du monde » fut embarquée comme mousse sur une barge, manqua périr dans le golfe de Gascogne, fréquenta Alain Gerbault… Des années plus tard (1942), elle se souvient de cette aventureuse jeunesse et parle avec lyrisme de la sensation de liberté que lui offre la voile, des sensations du vent et de la joie d'être sur l'eau. Un classique.
384 p., Petite Bibliothèque Payot, 9,90 €

Le Tour du monde avec mon baluchon

Yann Quenet (2022)

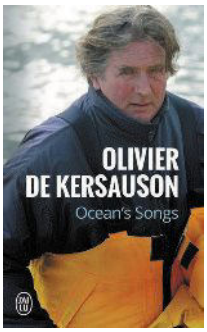
C'est MacGyver sur l'eau. Autodidacte de la voile, Yann Quenet construit avec 4 000 euros et pas mal de débrouillardise un voilier de 4 mètres avec lequel il part pour trois ans faire un tour du monde épique. *Baluchon*, c'est lui, ce petit bateau qui devient un personnage presque aussi sympathique que son auteur, aventurier qui ne se prend pas au sérieux. « Les haubans, les étraves, les bômes, ça sert à rien », répond-il à un interlocuteur ébahi. Son mépris de toute performance et de tout record ne le rend que plus attachant. Qu'il bricole Bébert la girouette ou se gave de nouilles lyophilisées, c'est autant la porte des épreuves que celles de l'aventure qu'ouvre le *Baluchon*.
272 p., Pocket, 8 €



Un vent de liberté

Florence Arthaud (2009)

Plutôt que regarder le récent film de Géraldine Danon, autant replonger dans ses Mémoires, si l'on veut comprendre un peu ce qui faisait vivre « la petite fiancée de l'Atlantique ». Moins sombre que *Cette nuit la mer est noire*, qu'elle écrivit après être tombée de son bateau un soir de fête et qui parut juste après sa mort, *Un vent de liberté* raconte comment, à 20 ans, sans bateau et sans sponsor, la fille de l'éditeur parisien Arthaud décida de traverser l'Atlantique et finit par s'imposer dans un monde de machos plus prompts à la draguer qu'à lui donner un coup de main. Récit enthousiasmant et souvent drôle, il est le prélude à une carrière exceptionnelle. Florence Arthaud y est déjà tout entière.
158 p., J'ai lu, 7 €

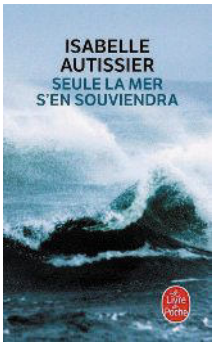


Ocean's Songs

Olivier de Kersauson (2008)

À des années-lumière de sa personnalité radiophonique, Olivier de Kersauson raconte ici sa passion pour la mer. Avec lui, on part vers tous les horizons, essayant plus de cerner ce qui pousse l'homme sur la mer que de nous divertir d'anecdotes pittoresques. Livre intime et en même temps ouvert sur le monde, *Ocean's Songs* tourne autour de cette passion et de la liberté qu'elle procure. Et c'est paradoxalement la pudeur qui touche le plus dans ce livre où les plus belles pages sont consacrées au mentor et à l'ami que fut Éric Tabarly, dont Kersauson apprit la mort un jour qu'il était en mer.

192 p., J'ai lu, 7,50 €



Seule la mer s'en souviendra

Isabelle Autissier (2009)

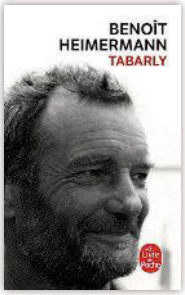
Première femme à avoir réalisé une course autour du monde à la voile, très engagée dans la cause écologiste, Isabelle Autissier a attendu 52 ans et l'écriture de quelques essais avant de tenter l'aventure du roman *(lire entretien p. 12)*. Son héros, Peter March, est inspiré du célèbre Donald Crowhurst, qui avait menti en 1969 sur sa position lors du premier Golden Globe et s'était suicidé plutôt qu'avouer qu'il rencontrait de grosses difficultés. IsabelleAutissier fait alterner le journal de March avec le monologue de la fille de celui-ci, 14 ans à l'époque. Ce jeu de miroir nous fait plonger dans les secrets d'une famille attachante, comme aimantée par la folie de la course qui tient le père. Il y a de très belles pages, évidemment vécues, sur la « solitude océanique » ressentie par le navigateur perdu.

288 p., Le Livre de poche, 8 €

Hubert Prolongeau

Tabarly

Benoît Heimermann (2002)



Il était un mystère, et son sourire énigmatique a participé à sa légende. En juin 1998, la mer a englouti Éric Tabarly, 67 ans, le plus populaire des navigateurs français. Benoît Heimermann, journaliste à *L'Équipe Magazine*, s'est lancé sur ses traces. Il raconte l'enfance rigide et sévère du fils de bourgeois, le parcours militaire de l'élève officier de marine, l'obstination du créateur du *Pen Duick*, et bien sûr le navigateur génial. Maladroit en affaires, près de ses sous, obsessionnel de la mer et rebelle à tout autre engagement, marié tardivement, Tabarly se dessine ici à travers de multiples témoignages. Un exercice passionnant qui ne cède ni à la complaisance ni au dénigrement et compose à petites touches un portrait fascinant.

540 p., Le Livre de poche, 9,90 €

Rôle de plaisance

Jacques Perret (1957)

C'est « Deux hommes dans un bateau », en plus drôle encore que le classique anglais (où ils étaient pourtant trois, eux). En 1957, Jacques Perret, le génial auteur du *Caporal épinglé,* et un graveur bourguignon, André Collot, arment un petit sloop pour aller à Santander au départ de Honfleur. *Rôle de plaisance,* qui narre leur épopée, devrait, pour Erik Orsenna, figurer à côté des « instructions nautiques » pour former quiconque à la voile, tant le livre, de digression en digression, couvre tous les champs des activités marines : manuel de navigation, dictionnaire des termes marins, traité des vents et des courants, il englobe une foule de renseignements tout en en rajoutant dans l'invention verbale et l'ironie aimable. *Rôle de plaisance,* c'est le moussaillon épinglé…

378 p., Folio, 8 €

Fortune de mer

Olivier de Kersauson, Jean Noli (1979)

Olivier de Kersauson s'est associé au romancier Jean Noli pour raconter l'une des courses les plus dures de sa vie de navigateur : le tour du monde en deux étapes, Londres-Sydney et retour, sur *Kriter II,* en passant par trois océans, le cap Horn et celui de Bonne-Espérance, et en rivalisant avec trois autres concurrents. Est-ce cette écriture à quatre mains ? Le livre est moins un récit technique de la course que celui de la vie étrange de l'équipage coincé pendant des mois dans un espace réduit et obligé de cohabiter à quatorze en affrontant les dangers, la fatigue, la pression de la course. Ce livre est l'un des témoignages les plus humains sur cette étrange passion qu'est la course au large.

314 p., Pocket, 8 €

NOUVELLE INÉDITE

L'appel du large

par Jean-François Journel

« Bravo quand même gars, pas de chance, le plus dur dans la voile, on le sait tous, c'est pas d'arriver, c'est de trouver le moyen de partir, toi et ton pote vous êtes partis, la casse matérielle ça pardonne pas, on y est tous passés, t'y es pour rien, ça ira mieux la prochaine fois, allez on se voit dans deux ans pour la prochaine. » Cette phrase du grand Roland Jourdain, maître de la course au large et conseiller spécial de la transat en double organisée depuis près de trente ans dans la ville, résonnait encore dans sa tête. Cette transat, Jourdain – Bilou pour les connaisseurs – l'avait gagnée deux fois, aux temps héroïques où la course au large était encore affaire d'une poignée de traîne-pontons, peu soucieux de plans médias ou d'une carrière dont ils savaient qu'elle pouvait se terminer au fond de l'eau.
Le héros épique, sympa, un poil bourru, juste ce qu'il faut, et dont la légende s'était enrichie du drame de son copain de bord avec lequel il avait remporté l'édition de 1995. Paul Vatine, son binôme, avait disparu en mer dans l'édition de 1999, laissant son nom à une des écoles de voile de la ville et au bassin où étaient amarrés tous les bateaux concurrents juste avant le départ de la course.
Et c'était ce gars-là qui avait pris la peine de venir saluer le voileux amateur contraint à revenir au port deux jours après le départ, à cause d'une avarie de safran. L'initiative de Jourdain avait visiblement été orchestrée par la direction de course, puisque le caméraman officiel de l'organisation avait immortalisé la scène pour le site internet.
Six mois après l'arrivée des derniers concurrents au Brésil, la séquence figurait encore en bonne place sur la page d'accueil de la course, au milieu de scènes beaucoup plus gaies, où l'on voyait des paires de skippeurs se congratuler avant de quitter leur bord. Invitation au voyage vers la prochaine édition pour les amateurs audacieux.
« Bravo gars. » Presque tous les matins, la formule lui revenait comme une vilaine alarme après une nouvelle mauvaise nuit passée sur le bateau. Quand elle ne lui était pas renvoyée par un voisin de ponton venu passer le week-end sur son bateau, voire tenter une petite sortie en mer entre deux trains.
Le bassin Vauban où était amarré son bateau avait été installé en face de la gare. De plus en plus de Parisiens faisaient l'aller-retour, quelques-uns vivaient sur leur bateau, filant de temps en temps à Paris ou ailleurs. Mais la plupart utilisaient la darse comme une résidence secondaire. Des gars sympas, parfois un peu agaçants quand ils étaient atteints par le syndrome de la réussite. Beaucoup tentaient de copiner. Il avait refusé beaucoup d'invitations aux apéros de pontons qui n'avaient pas manqué dans les premières semaines, jusqu'à Noël à peu près, avant de se calmer. Elles allaient reprendre avec le retour de ses voisins aux beaux jours. De toute façon, il n'avait pas le choix, puisque ce bateau était désormais son seul domicile, et ce ponton son seul horizon.
Depuis son abandon, il n'avait jamais eu le cœur de ressortir en mer. Les gens du coin, voileux, pêcheurs ou simples promeneurs, le saluaient de loin, attendant une invitation à aller plus loin, qui n'arrivait pas.
Ce mélange de pudeur et de respect, marque de culture locale, l'arrangeait bien. Il ne tenait pas à tenir ➤

Les gens du coin, voileux, pêcheurs ou simples promeneurs, le saluaient de loin, attendant une invitation à aller plus loin, qui n'arrivait pas. Ce mélange de pudeur et de respect, marque de culture locale, l'arrangeait bien

Journaliste spécialisé en voile et écrivain installé face à la mer, au Havre, **Jean-François Fournel** a publié de nombreux romans noirs, comme *Mortels enfantillages,* et des ouvrages sur le thème de la paternité, dont *Joseph désespérément*. Pour les éditions Cerf et Mer, maison spécialisée sur le lien entre la terre et la mer, il a écrit deux polars, *Double H* et *Vent contraire*, et des nouvelles avec la côte normande en toile de fond. Son dernier ouvrage, *Pomme pomme pom pom !* est un recueil de dix textes sur ce fruit, totem pour les Normands et mythe fondateur pour l'humanité, visité par Ève, Newton, Steve Jobs ou les Beatles.

GILLES TARGA/PHOTO12 VIA AFP

➢ le rôle du loser régional, d'autant que la course avait été remportée dans la catégorie reine des grands monocoques par Charlie Dalin, autre natif de la ville, qui était en train de devenir un des meilleurs marins de sa génération. Le vainqueur, aussi, s'était manifesté après son retour triomphal, il lui avait adressé un gentil mail, et son chargé de com avait relayé une proposition du quotidien local d'organiser une interview croisée entre le pro et l'amateur. Il avait poliment refusé. Le journaliste chargé des sports était venu le voir pour le relancer, employant des formules ampoulées propres au métier : il avait parlé de fortune de mer, d'incertitude du sport, d'aléa dans une discipline soumise aux ruptures mécaniques.
Il avait aussi tenté de savoir si l'origine de la rupture de l'aiguille du safran dès la première nuit de course avait été éclaircie. Le reporteur avait tenté l'argument de la visibilité médiatique que lui apporterait cet article en vue d'un prochain départ… En vain.
« Bravo gars. » Tout l'hiver, la phrase avait rebondi sur la surface immobile du bassin, comme un écho glacial la nuit, quand l'absence de la circulation sur la deux-voies restituait aux pontons le cliquetis des drisses et la plainte des mouettes.
Le seul moyen qu'il avait trouvé pour la faire taire était de chausser ses baskets pour aller courir le long des quais et dans l'entrelacs de ruelles sillonnant l'ancien quartier des docks transformé en centre commercial. Il évitait autant que possible de s'attarder sur les plaques de rue évoquant les grands noms de mer, comme celui de Jean Maurel, compagnon d'infortune de Paul Vatine, miraculeusement rescapé du naufrage de 1999 et décédé quelques années plus tard d'un cancer. Un héros lui aussi.
Avec sa nouvelle antenne de Sciences po, sa piscine dessinée par le célèbre Jean Nouvel, sa cité numérique flambant neuve, le quartier prenait petit à petit des airs de docks londoniens. Il avait passé une bonne partie de ses sorties à se demander si le réaménagement de cette zone autrefois cœur industriel et social en temple dédié à la consommation était ou non une bonne chose. Les pinceaux des enseignes lumineuses caressant l'eau noire du bassin avaient un charme fou, mais ils n'atteignaient jamais le buste de Jules Durand, installé sur le quai opposé au centre commercial. Plusieurs fois, il avait dû nettoyer le socle du buste souillé de mégots ou de canettes, en se disant que la mémoire de ce syndicaliste victime d'une machination, accusé à tort de meurtre, puis condamné à mort en 1910, était bien loin des néons mercantiles du bassin. Mais il n'arrivait pas à en vouloir aux jeunes générations de se foutre du passé. Une fois la période de Noël et des soldes passée, il s'était risqué plusieurs fois dans la galerie marchande. Curieusement cette vie insouciante et artificielle, très loin des enjeux de la mer, lui avait fait du bien. Et puis ces gamins ne risquaient pas de le reconnaître ! Beaucoup étaient sans doute venus en famille ou entre copains admirer les bateaux ou tenter d'apercevoir une vedette avant le départ de la transat. Mais son 13 mètres d'occasion, un Class40 comme on disait dans le jargon de la course au large, leur avait sûrement échappé.
De plus, les amateurs étaient amarrés en bout de ligne, trop loin pour que le nom de leur modeste sponsor, un magasin local de peintures et revêtements réservé aux professionnels, n'attire l'attention des jeunes regards.
Lui aussi avait été comme eux, un jeune ado très loin de la mer avant de se laisser prendre à la politique municipale, unique en France à ce qu'on disait, consistant à offrir à tous les élèves une initiation à la voile. Un stage en avait appelé un autre, les premières régates avaient suivi, les premières coupes régionales aussi. Lors des premières éditions de la course, il était gamin et ne quittait pas le ponton, discutant avec les marins, guettant les invitations à visiter les bateaux. Puis il y avait eu les premières courses comme équipier, quelques nuits en mer, plutôt tranquilles.
Il n'avait jamais affronté de gros coups de baston, comme on dit dans le jargon. Au club, on le surnommait Alizée, en référence à ces vents doux du sud, inconnus sous les latitudes de la ville. Il avait fini par croire à sa bonne étoile, d'où sa décision de tenter l'aventure de cette transat en double très au-dessus de son niveau.
Ils avaient été applaudis comme les autres lorsqu'ils avaient passé le sas en file indienne. Jean-Christophe, son coéquipier, avait lui aussi apprécié cette haie d'honneur du petit matin. En dépit du vent et de la pluie faisant claquer les imperméables plus que la grand-voile solidement ferlée sur la bôme, ils avaient eu le sentiment d'être, un peu eux aussi, des héros, lui à la barre et JC sur le pont avant. Il lui semblait que le speaker officiel avait demandé une ovation pour les locaux de la course, mais il n'était plus si sûr. De toute façon, les applaudissements venus du quai de Honfleur s'étaient perdus dans le début de tempête qui avait failli obliger les organisateurs à annuler le départ. Les prévisions étaient clairement inquiétantes pour les heures à venir. Un vilain clapot dès l'avant-port avant la mer l'avait rappelé à l'ordre, il avait crié à JC de s'attacher, mais son équipier, beaucoup plus expérimenté que lui, avait devancé son ordre. C'était lui le skippeur officiel, seul responsable vis-à-vis de la direction de course et du sponsor, mais la présence de JC à bord avait beaucoup pesé lors des ➢

Lui aussi avait été comme eux, un jeune ado très loin de la mer avant de se laisser prendre à la politique municipale, unique en France à ce qu'on disait, consistant à offrir à tous les élèves une initiation à la voile

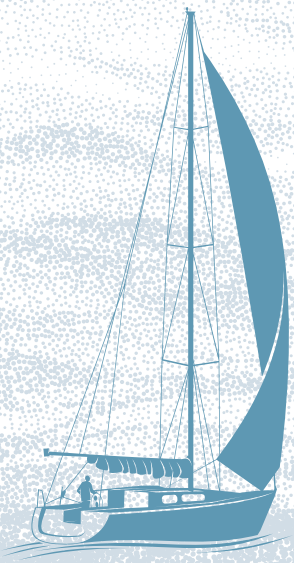
BRUNO BARBIER/AKG-IMAGES

➢ négociations du partenariat et du contrat d'assurance. Son palmarès dans de bonnes courses nationales et européennes avait permis au bateau de gagner du temps lors des fastidieuses phases de qualification, obligatoires pour les équipages dits amateurs. Les nombreuses transatlantiques et les miles que JC avait accumulés au cours de sa carrière avaient été précieux, faisant passer son propre CV maigrichon au second plan. Il avait été un temps question de faire apparaître JC comme skippeur officiel sur les documents de la course, mais les organisateurs avaient été indulgents pour le régional de l'étape. Ses vingt ans de ronds dans l'eau sous les couleurs du club de voile Paul-Vatine avaient fait l'affaire. Dès qu'ils avaient doublé la digue nord, ils avaient pris des grains de 25-30 nœuds dans le nez. D'autorité, JC avait pris la barre pour éviter une collision avec les autres concurrents obligés de tirer des bords très près les uns des autres en attendant le départ fixé à 13 heures. Heureusement, la pluie avait cessé, et le vent s'était calmé au moment où les cinquante-neuf bateaux, répartis en trois catégories, avaient franchi la ligne tracée entre la sortie du port et une bouée au large.
Les trois ou quatre premières heures de course avaient été euphoriques, le long des falaises d'Étretat, où se trouvait une autre bouée, autour de laquelle tous les concurrents devaient virer de bord, avant de filer au sud, vers Salvador de Bahia. À son grand étonnement, ils étaient dans la première moitié du peloton des Class40, pas très loin des cadors de la catégorie. JC lui avait laissé la barre, courant d'un winch à l'autre pour régler les voiles, et le vieux monocoque, un des tout premiers exemplaires fabriqués dans cette jauge, n'avait visiblement pas dit son dernier mot. L'angoisse du départ, qu'il ressentait depuis plusieurs jours, liée sans doute à sa faible expérience du grand large, s'était envolée. JC avait raison, en mer le plus dur c'était le départ. Ensuite, on était pris dans les manœuvres, saisi par l'excitation de grappiller un nœud ou deux et de gagner une place. Au virage de la bouée d'Étretat, leur équipage était au rang de héros. Petit Tabarly à l'unisson des autres, salué par ces dizaines de milliers de spectateurs massés sur les falaises au-dessus de l'aiguille creuse, qui rétrécissaient à vue d'œil à mesure que le bateau s'éloignait. Ces gens allaient rentrer chez eux pour profiter du film du dimanche, eux allaient plonger dans la nuit de l'Océan que la météo avait annoncée dantesque, comme les deux ou trois premiers jours de course, le long des côtes françaises puis espagnoles. Comme prévu, le vent avait peu à peu forci, l'anémomètre était monté jusqu'à 40 nœuds dès qu'ils avaient perdu de vue les dernières lumières de la terre. Toute la soirée, ils avaient pris des paquets d'eau, JC lui avait proposé plusieurs fois d'aller s'allonger une heure ou deux à l'intérieur, mais il avait refusé. Bien sûr, il était déjà fatigué, sans doute plus que JC,

JEAN-PAUL CLAVET/LE HAVRE-ETRETAT-TOURISME

Cette étendue glauque, hostile, frissonnante de mousse, se transformait en monstre marin, les chocs des vagues sur la coque, anodins en plein jour, se transformaient la nuit en éperons rocheux prêts à percer le bord. Il imaginait le bateau se coucher, l'eau monter à gros bouillons dans la cabine, le froid percer la combinaison de survie, les cris inutiles dans la nuit

qui était habitué à ces sprints interminables. Mais il voulait aussi retarder le plus possible le moment où lui devrait à son tour proposer un peu de repos à son coéquipier. La route était longue jusqu'à Salvador, ils devaient penser à économiser leurs forces, c'était mathématique. Jamais il ne s'était retrouvé seul aux commandes en pleine nuit par un temps pareil.
Il le savait, au fond il avait toujours su, que c'était au-dessus de ses forces. Cette étendue glauque, hostile, frissonnante de mousse, se transformait en monstre marin, les chocs des vagues sur la coque, anodins en plein jour, se transformaient la nuit en éperons rocheux prêts à percer le bord. Il imaginait le bateau se coucher, l'eau monter à gros bouillons dans la cabine, le froid percer la combinaison de survie, les cris inutiles dans la nuit. C'était stupide, il le savait, mais c'était plus fort que lui. Les bateaux étaient tous suivis à dix mètres près par des satellites, et les coques modernes étaient insubmersibles.
Le psychologue qu'il avait sollicité depuis un an avait parlé d'angoisse de mort. Il lui avait indiqué des exercices pour la dominer, il suffisait selon lui de s'obliger à penser à autre chose, de respirer d'une certaine façon, de se livrer à un petit rituel repéré à l'avance, comme d'imaginer une belle femme nue, ou un bon plat. Cela marchait selon lui avec les personnes atteintes de phobie, comme la peur de mourir en avion ou de dépasser un camion sur l'autoroute. Mais, en cette première nuit chaotique, il constatait que tous ces efforts étaient vains.
Il ne se voyait pas endurer cette torture durant trois semaines, c'était tout simplement insupportable. Il s'était mis à grelotter, le tremblement de ses mains sur la barre avait alerté JC, qui lui avait demandé s'il était malade. Bien sûr, il avait répondu par la négative. Par bravade, il lui avait même proposé d'aller se reposer vingt minutes, le cap était clair, les réglages établis, les vagues semblaient un peu moins hautes. Illusion qui s'était vite dissipée dès que JC avait disparu dans le cockpit. La panique était alors revenue, le mur d'eau s'était redressé, le sifflement dans les haubans était devenu insupportable, la gîte s'était accentuée, on aurait dit que le haut du mât allait toucher l'eau.
Il avait craqué, choquant d'un coup les voiles, ce qui avait provoqué un redressement brutal de la coque à l'horizontale. JC était sorti comme un fou de la cabine, persuadé qu'ils avaient heurté quelque chose. Il était lové au fond du cockpit, sous la barre, fou de terreur. JC avait d'abord cru à un accident ou à un malaise. Il avait fallu avouer. La discussion avait été aussi brève qu'orageuse, et la décision de JC rapide et brutale. Six mois après, ses propos résonnaient encore : « Je peux pas traverser l'Atlantique avec un connard de pétochard, beaucoup trop dangereux, on rentre, tu me paieras ce que tu me dois, et ciao. »
Sans lui laisser le temps de protester, il avait saisi l'enveloppe scellée où se trouvait le téléphone d'urgence cellulaire pour prévenir l'organisation de leur abandon en raison d'une avarie de safran.
Il avait ensuite gagné l'avant pour préparer le virement de bord, qu'il avait déclenché seul.
Au petit matin, alors que le bateau était encore hors de vue du port, il s'était laissé glisser le long du plat-bord arrière, pour détruire au marteau la fixation du safran tribord. Il avait arraché la longue planche orange qu'il avait remontée et fixée bien en vue sur le pont. Pas une fois, il ne lui avait adressé la parole. Lorsqu'ils avaient regagné le bassin Paul-Vatine, JC avait pris son sac et quitté le bord, sans lui dire au revoir.
Roland Jourdain était arrivé quelques minutes après, trop tard pour croiser JC. « Bravo quand même gars, pas de chance, le plus dur dans la voile, on le sait tous, c'est pas d'arriver, c'est de trouver le moyen de partir, toi et ton pote vous êtes partis, la casse matérielle ça pardonne pas, on y est tous passés, t'y es pour rien. »



DIMACHE/ISTOCK

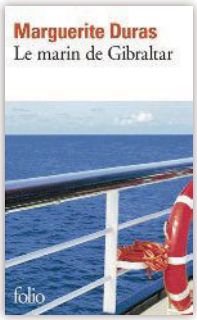
JEFFREY CZUM/PEXELS

Poursuivre le voyage

Votre besoin d'horizon est impossible à rassasier ? Cela tombe bien, le nôtre aussi. Dans ces pages, vous trouverez une sélection d'ouvrages formant, avec les autres textes évoqués plus avant, une bibliothèque idéale marine. Pour jouer les contrebandiers avec Henry de Monfreid, chercher le marin disparu avec Marguerite Duras, sauver les baleines avec Luis Sepúlveda, traverser l'Atlantique avec Alain Gerbault, ou découvrir l'Amérique avec le Viking Erik le Rouge…

Le Marin de Gibraltar

Marguerite Duras (1952)



Alors qu'il est à Florence avec sa petite amie, le narrateur entend parler de la belle Anna et de son yacht, le *Gibraltar*. Étouffé par l'insupportable optimisme de sa compagne, par son travail au ministère des Colonies, par la chaleur qui enserre son corps, il décide de tout quitter. Il embarque alors avec cette femme qui parcourt les mers à la recherche d'un marin qu'elle aima jadis. Le narrateur mêle son désir pour Anna à celui de retrouver l'ancien amant, dont la présence fantomatique plane comme la fin annoncée d'une romance et d'un périple. Duras écrit ici la quête de l'amour et l'amour de la quête, incarné par cette héroïne « qui vit un grand amour, toute seule sur la mer ».
448p., Folio, 9,90 €

Saga d'Eiríkr le Rouge (v. XIIIe s.)

Vraisemblablement recueillie au XIIIe siècle par un clerc, la *Saga d'Eiríkr le Rouge* se distingue des autres récits médiévaux islandais par les territoires qu'elle décrit. Banni de son pays, Eiríkr explore et colonise le Groenland, littéralement la « Terre verte », vers 981. Son fils, Leifr, poursuit la navigation et s'aventure dans la région de Terre-Neuve, qu'il nomme Vínland, la « Terre du vin ». Ainsi, les rives du Canada étaient-elles fréquentées par les Vikings cinq siècles avant que Christophe Colomb n'aborde sur le continent américain des milliers de kilomètres plus bas, en Jamaïque. À la fois chronique réaliste et épopée navale, cette saga peut être lue comme le livre de bord d'une traversée historique.
Traduit de l'islandais par Régis Boyer, 112 p., Folio, 2 €

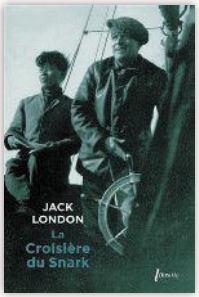
Le Vieil Homme et la mer

Ernest Hemingway (1952)

Le Vieil Homme et la mer commence par le sacramentel « Il était une fois ». Quoique relaté avec des détails d'un puissant réalisme, il s'agit en effet d'un conte. Santiago, un pêcheur qui n'a rien attrapé depuis des semaines, se désespère. Parti au large, il ferre un espadon. Une lutte féroce s'engage. Au bout de deux jours, épuisé, il ne parvient toujours pas à remonter sa proie. Et voici que, attirés par le sang, les requins affluent… Bataillant dans la solitude contre l'adversité et l'injustice, Santiago va jusqu'à risquer la mort pour défendre sa dignité. Qu'importe s'il triomphe ou non des embûches du destin. Dans le combat réside, selon Hemingway, toute la grandeur de l'homme.
Traduit de l'anglais (États-Unis) par Philippe Jaworski, 134 p., Folio, 7,40 €

La Croisière du Snark

Jack London (1911)



Jack London se fit marin dès l'âge de 15 ans. Mais c'est une quinzaine d'années plus tard, en 1907, que, écrivain déjà célèbre, il se lança sur les mers à bord d'un voilier de 17 mètres qu'il baptisa le *Snark* en hommage à l'animal mythique et insaisissable inventé par Lewis Carroll. Parti de San Francisco avec sa femme et un équipage d'amateurs, il projetait de faire le tour du monde. S'il n'alla pas au-delà de l'Australie, après avoir fait escale à Hawaï, visité la Polynésie et la Mélanésie, il rapporta de ce voyage la matière pour de grands livres comme *Martin Eden,* les *Contes des mers du Sud* et, bien sûr, *La Croisière du Snark*. Nourri d'anecdotes, écrit dans un style énergique, ce récit intense est une leçon de vie. De la part de Jack London, ça ne se refuse pas.
Traduit de l'anglais (États-Unis) par Louis Postif et Charles-Noël Martin, 288 p., Libretto, 9,70 €

La Matelote et les Funambules Sandrine Pierrefeu (2024)

Voilà un équipage bigarré : d'un côté, des professionnels recrutés pour emmener le voilier l'*Orion* jusqu'au Groenland. De l'autre, des acrobates partis découvrir la vie en mer. Le récit de Sandrine Pierrefeu se nourrit de dix années de navigation avec des compagnons de voyage divers. Et elle sait pointer sans rancune l'autoritarisme du skippeur, l'inconséquence des non-professionnels, et souligner l'émerveillement qui les réunit à la vue des premiers icebergs. Puis, à terre, les funambules montrent aux marins une autre façon de défier les éléments. Une forme d'équilibre s'installe. Ce qui domine, c'est la passion de la narratrice pour les affaires marines et le lyrisme dans lequel cela se traduit, s'il s'agit par exemple d'évoquer la supériorité des voyages allers sur les retours.
236 p., Glénat, 19,95 €

Seul autour du monde

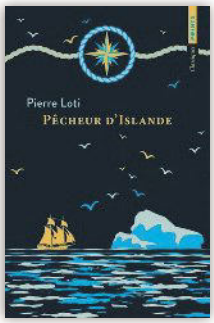
Joshua Slocum (1900)

Premier à avoir accompli le tour du monde en solitaire à la voile, Joshua Slocum est une figure obligée de l'histoire maritime moderne. Mousse dès l'âge de 12 ans, marin d'exception, il partit de Boston en 1895 sur le *Spray,* une épave de 11 mètres restaurée de ses mains. Parmi tant d'aventures, il fut pourchassé par des pirates, rencontra la veuve de Stevenson aux Samoa, affronta l'océan déchaîné sur sa coquille de noix sans jamais flancher. En 1898, il était de retour à Newport. « Personne ne peut savoir quel plaisir on éprouve à naviguer seul en toute liberté sur les océans immenses, à moins d'en avoir l'expérience », écrivit-il. Parachevant sa légende, il disparut en mer en 1909.

Traduit de l'anglais (États-Unis) par Françoise Gall
304 p., Arthaud poche, 6,90 €

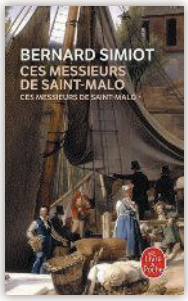
Pêcheur d'Islande

Pierre Loti (1886)



Pêcheur d'Islande est un drame dont l'action se déroule dans le port de Paimpol. Gaud, fille d'un riche commerçant, s'éprend de Yann, un de ces « Islandais » qui, à la fin de chaque hiver, vont pêcher la morue dans le Grand Nord. Yann, qui se considère d'un milieu trop inférieur à celui de sa bien-aimée, ne se déclarera que lorsqu'il apprendra que celle-ci est ruinée. Mais, dès le mariage prononcé, il reprendra la mer… Sur cette trame on ne peut plus simple, Loti a fait de *Pêcheur d'Islande* un hymne à la beauté poignante des brumes gelées, des aubes tristes, des infinis changeants et des songes de l'océan, cette grande chose mouvante qui attire les êtres à l'esprit aventureux et ne les rend pas toujours.

288 p., Points, 8,30 €



Ces messieurs de Saint-Malo, Bernard Simiot (1983)

Grand succès dès sa publication, *Ces messieurs de Saint-Malo* relate l'ascension d'une famille malouine sous Louis XIV. Mathieu Carbec achète trois actions de la Compagnie des Indes orientales, que vient de fonder Colbert. Négociants, armateurs, corsaires ou négriers, les Carbec se lancent alors sur les océans, de Pondichéry à Terre-Neuve, et s'enrichissent sans se soucier de la moralité de leurs affaires. Le fils de Mathieu, Jean-Marie, d'abord mousse sur un morutier, finira par être anobli, tandis que « ces messieurs de Saint-Malo », devenus puissants, renfloueront les caisses du roi. Rebondissements, personnages inoubliables sur fond historique, ce roman en Technicolor est un classique à savourer sur la plage.

640 p., Le Livre de poche, 9,90 €

Mémoires

René Duguay-Trouin (1740)

Ces souvenirs « écrits de la main d'un soldat » n'étaient pas destinés à la publication, d'où leur franchise de ton : si incroyable que cela paraisse, tout y est vrai. Né à Saint-Malo en 1673, engagé volontaire à l'âge de 16 ans sur une frégate de dix-huit canons, devenu un corsaire redoutable, Duguay-Trouin s'illustra durant les guerres de Louis XIV contre les Hollandais et les Anglais, navigateurs pourtant réputés. De ses nombreuses aventures, la prise de Rio de Janeiro en 1711 reste le plus fameux exploit. Témoignage historique sur la marine au tournant des XVII[e] et XVIII[e] siècles autant que récit d'aventures, ces *Mémoires* ont d'inoubliables relents d'algues, de poudre et d'embruns.

190 p., Nouveau Monde, 7,90 €

La Désirade,

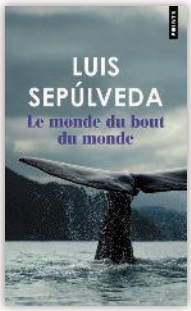
Jean-François Deniau (1988)

La Désirade, de Jean-François Deniau, homme politique, académicien et navigateur expérimenté, fut immédiatement un succès. Au début du XIX[e] siècle, un jeune matelot français, Lafitte, échappe à la pendaison et s'enfuit en canot. Flibustier de 20 ans, il attaque des navires qui font la traite des Noirs, défend La Nouvelle-Orléans contre les Anglais, explore la Floride et tente de fonder son propre royaume. De passage en Europe dans les années 1840, il offrit, selon la légende, un sac d'or à Karl Marx pour l'aider à publier le *Manifeste du parti communiste*. Ce récit haletant révélerait-il les rêves secrets d'un auteur aventureux dont l'idéal à jamais intact se nourrissait de la contemplation de l'océan ?

320 p., Pocket, 10 €

Le Monde du bout du monde

Luis Sepúlveda (1989)



Le Chili tient ici le rôle du bout du monde, pays d'origine du narrateur derrière lequel on devine la voix de l'écrivain. À 16 ans, c'est de manière toute romanesque qu'il découvre cette terre sauvage : fasciné par le *Moby Dick* de Melville, il s'embarque avec des chasseurs de baleines pour une traversée qui le marque immuablement. Des années plus tard, alors qu'il collabore avec Greenpeace en tant que journaliste pour suivre la piste d'un baleinier japonais qui ravage la faune marine, il retrouve ce décor et ces fjords majestueux. Dans cette ode aux océans et à ses mythes, Luis Sepúlveda met en regard les dangers d'un écosystème qui s'effondre du fait de l'avidité des hommes et les légendes séculaires qui résistent à ces bouleversements.

Traduit de l'espagnol (Chili) par François Maspero
128 p., Points, 6,50 €

En mer

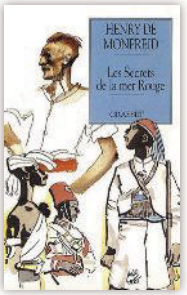
Toine Heijmans (2011)

Donald, employé de bureau rêvant de large et d'aventure, décide de réaliser son rêve en partant trois mois en mer. Pour la dernière étape de son périple, il réussit à convaincre son épouse de laisser sa fille de 7 ans, sa précieuse petite Maria, l'accompagner. Quarante-huit heures durant, il pourra partager avec elle cette aventure ; quarante-huit heures durant, il sera un père intrépide, un capitaine, un marin chevronné qui a tant à transmettre. Mais l'horreur s'invite à bord, et, au matin, l'enfant est introuvable. Dans ce récit court tout en tension, Toine Heijmans écrit la peur, la solitude et la mer, impitoyable, qui n'a cure du sort de ceux qui s'abandonnent à ses bras.

Traduit du néerlandais par Danielle Losman
168 p., 10/18, 6,40 €

Les Secrets de la mer Rouge

Henry de Monfreid (1931)

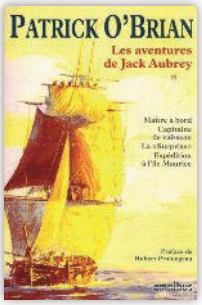


Souvent comparé à Arthur Rimbaud, Henry de Monfreid quitte la France pour l'Abyssinie trente ans après son illustre prédécesseur. Contrairement au poète et pour le plus grand plaisir des lecteurs, c'est à cette époque qu'il prend la plume, documentant richement ses débuts d'aventurier et de contrebandier dans *Les Secrets de la mer Rouge,* sa première autobiographie. En 1914, aux alentours de la corne de l'Afrique, il s'improvise architecte naval, construisant lui-même les bateaux au bord desquels il devient chasseur de perles puis trafiquant d'armes. Fuyant les autorités et pourchassant le frisson, il raconte une vie digne d'un roman d'aventures doublé d'un saisissant témoignage de l'époque coloniale.

360 p., Points, 8,50 €

Maître à bord

Patrick O'Brian (1970)

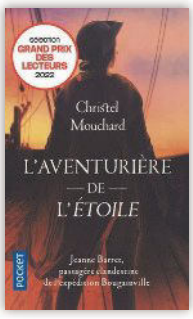


Premier tome des célèbres « Aubreyades », composées de 21 romans (dont l'un inachevé), *Maître à bord* plante le décor iodé de cette saga indispensable, qui fut adaptée à l'écran en 2003 par Peter Weir dans *Master and Commander.* Voici donc le capitaine de la Royal Navy Jack Aubrey, embarqué sur le *HMS Sophie* aux côtés du docteur Maturin pour défendre l'Union Flag durant les guerres napoléoniennes. Ce premier titre est celui des débuts : d'un capitaine, d'un chirurgien naval, et d'une amitié entre deux hommes que tout semble opposer, hormis leur passion pour le violon. Le quotidien de l'équipage, les manœuvres, les combats en mer, tout est décrit avec une précision qui immerge le lecteur dans cette épopée rythmée par le chant des vagues et de l'archet, et dont l'envergure est celle des plus grands romans historiques.

Traduit de l'anglais par Florence Herbulot et Jean-Charles Provost, 1300 p., Omnibus, 33 €

L'Aventurière de l'Étoile

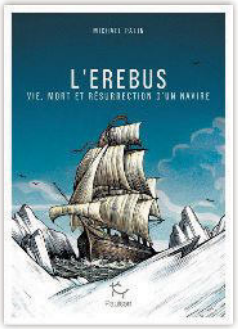
Christel Mouchard (2020)



Aux côtés de la *Boudeuse,* avec laquelle Bougainville mena sa fameuse expédition, il y avait le navire ravitailleur l'*Étoile,* où avaient embarqué le naturaliste Philibert Commerson et son valet, qui intriguait beaucoup les marins. Et pour cause : il s'agissait de Jeanne Barret, maîtresse de Commerson et herboriste experte, déguisée en homme. Dans cette biographie qui restitue admirablement l'atmosphère à bord, Christel Mouchard conte le voyage de Jeanne, son entente avec les marins, pas dupes, ses recherches dans les îles, et la bienveillance de Bougainville qui ferma les yeux… jusqu'à ce que le Tahitien Aotourou identifie Jeanne comme vahiné, puis que certains de ses compagnons de voyage n'entreprennent de vérifier…

316 p., Pocket, 7,70 €

L'Erebus. Vie, mort et résurrection d'un navire



Michael Palin (2020)

En 2014, une équipe de scientifiques retrouve l'épave de l'*Erebus*, disparu cent soixante-huit ans auparavant. Michael Palin remonte le temps jusqu'à 1845 pour retracer le dernier voyage de ce navire de la Royal Navy parti pour une mission en Antarctique dont il ne revint jamais. Quel fut le destin de l'*Erebus* et des 120 âmes qui composaient la tristement célèbre « expédition Franklin » ? Fruit d'une solide recherche documentaire, ce texte se lit comme un roman agrémenté de nombreuses archives (photos, cartes, lettres…) ; l'auteur, ex-membre des Monty Python, y parsème de réjouissants traits d'esprit qui enrichissent cette résurrection tout à fait salutaire.

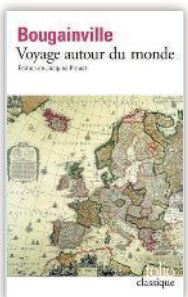
Traduit de l'anglais par Thierry Beauchamp
392 p., Paulsen, 24,90 €

Seul à travers l'Atlantique et autres récits

Alain Gerbault (1991)

Ce témoignage raconte la traversée du Pacifique qu'Alain Gerbault effectua seul en 1923 à bord du *Firecrest*. Cet ancien joueur de tennis et pilote de chasse fut ainsi le premier à effectuer ce voyage d'est en ouest en solitaire, qui dura cent un jours. Mêlés à des extraits de son journal de bord, les souvenirs de l'aventurier évoquent les textes qui l'accompagnèrent en mer, les réparations qu'il dut effectuer sur son voilier, la tendresse qu'il porte à ce dernier. Plus que celui d'une traversée, le récit est celui d'une passion qui fait éprouver le danger, la solitude, les éléments, mais jamais le regret.

720 p., Points, 9,30 €



Voyage autour du monde

Louis-Antoine de Bougainville (1771)

De 1766 à 1769, Bougainville, officier de la marine sous Louis XV, accomplit le premier tour du monde jamais réalisé par des vaisseaux français. Dans son journal de bord, il recense les étapes de ce voyage, ainsi que les difficultés qu'induit un tel périple. La description de Tahiti marqua particulièrement ses contemporains, fascinés par ce qu'il présenta comme un paradis terrestre régi par la sensualité et la « douce oisiveté » de son peuple. Trois ans après la publication de ce précieux témoignage, Denis Diderot écrit *Supplément au Voyage de Bougainville*, conte philosophique qui établit une réflexion critique sur le colonialisme européen. La lecture des deux textes constitue un ensemble très éclairant sur le siècle foisonnant que fut celui des Lumières.

480 p., Folio, 11,70 €

L'Abeille d'Ouessant

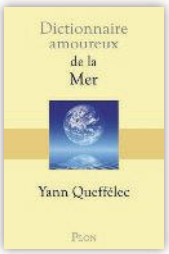
Hervé Hamon (1999)

Les « Abeilles » sont des remorqueurs de haute mer qui ont pour mission de sauver les bateaux en perdition. Leurs équipages doivent se tenir en alerte permanente, prêts à appareiller, quel que soit l'état de la mer, quel que soit le risque encouru. L'Abeille *Flandre*, basée à Brest jusqu'en 2005, surveillait le passage maritime d'Ouessant, et ses interventions sur des marées noires en firent l'un des plus célèbres protecteurs de la côte. Hervé Hamon, écrivain-enquêteur et ancien journaliste élu « écrivain de marine » en 2005, a partagé le quotidien de l'équipage de ce navire durant une année complète, au cours de laquelle il a saisi la tension d'une vie rythmée par les vagues et les drames qu'elles peuvent porter. Il la retranscrit dans sa brutale beauté, au travers de ce témoignage immersif et palpitant.

288 p., Points, 7,99 €

Dictionnaire amoureux de la mer

Yann Queffélec (2018)



Phonétiquement, qui dit « mer » dit « père ». Yann Queffélec en sait quelque chose, lui dont le géniteur, Henri, n'est autre que l'auteur d'*Un recteur de l'île de Sein* (1944). Le fils suivit la voie de plume, jusqu'à recevoir pour *Les Noces barbares* le Goncourt 1985 – qui permit au lauréat de s'acheter, le jour même, un voilier ! Des années plus tard, après un savoureux *Dictionnaire amoureux de la Bretagne*, il reprend l'exercice à travers plus de cent trente entrées pour sept cents pages. Il évoque ainsi, dans l'ordre alphabétique et de façon « marbout-bout-de-ficelle », des entités aquatiques, des bouts de terre, des grands navigateurs, des espèces botaniques ou animales sans oublier des écrivains prestigieux. Se dessine alors un plaidoyer en faveur de l'environnement et un autoportrait savoureux. Un livre-monde généreux.

672 p., Plon, 24 €

Margaux Morasso, Serge Sanchez et Baptiste Liger

ET TOUT FINIT PAR UNE CHANSON

« La mer qu'on voit danser »

Charles Trenet, dit le Fou chantant, connut son plus grand succès international avec cette chanson d'après guerre, écrite dans un train entre Montpellier et Perpignan.

Quelques notes en cascade, cristallines comme l'eau claire, dévalent la gamme sur un piano ancien. Sublimées par l'éclosion harmonique de cordes subtiles, elles éclaboussent sur quatre mesures avant de ralentir leur chute joyeuse et de s'installer dans les médiums ; alors la voix peut s'y déposer, elle est joviale et joliment désuète, c'est ainsi qu'on la reconnaît. Quant aux deux mots en intro prononcés, une invitation au voyage, à la plus profonde mélancolie des sens… Aucun doute, il s'agit bien là d'une œuvre monument.

Pourtant, *La Mer* de Charles Trenet, sortie en 1946 a connu quelques tribulations avant de devenir un classique. Il faut dire que la Seconde Guerre mondiale n'a épargné personne, pas même l'artiste à qui la célébrité joua de mauvais tours. En 1940, il est déclaré mort par les journaux et doit donner une interview pour démentir son trépas. Il est ensuite accusé d'avoir transformé son nom ; Trenet serait l'anagramme de Netter, un nom juif. Il fuit alors la Gestapo mais se prend une balle dans la jambe, est hospitalisé et doit prouver sa non-judéité pour ne pas être déporté. Comble de l'ironie, il est ensuite accusé de collaboration pour avoir chanté devant un public dans lequel s'étaient glissés quelques soldats allemands… Exténué par les rumeurs et les justifications, le goût du jeune homme pour l'écriture et la musique s'altère, alors il décide de se consacrer jusqu'à la fin de la guerre à une carrière cinématographique.

« SOLENNELLE ET ROCOCO »

Les plus grandes sources d'inspiration sont difficiles à tarir, et, en 1943, sans crier gare, jaillit de son génie un texte en vingt minutes, dans un train entre Montpellier et Perpignan. Depuis la fenêtre du wagon, alors qu'il admire ses reflets d'argent et changeants sous la pluie, il écrit *La Mer*… Ah la Méditerranée, muse de tant de poètes ! seriez-vous tentés de penser. Point du tout en l'occurrence, car l'œuvre lui fut soufflée par… l'étang de Thau. Pour la mettre en musique, ils s'inspirent avec son pianiste Léo Chauliac d'une chanson populaire américaine de Hoagy Carmichael sortie en 1938, *Heart and Soul*. Mais Trenet n'y croit pas, il trouve la chanson trop « solennelle et rococo », il la propose même à d'autres interprètes qui n'en feront pas grand cas… Heureusement, en 1946, l'éditeur Raoul Breton entend la chanson et pousse Charles à s'en emparer pour de bon. Finalement arrangée dans une version symphonique par Albert Lasry (l'arrangeur de l'*Hymne à l'amour* de Piaf), la chanson rencontrera en France un succès immédiat. Mais il faudra attendre quatorze années de plus avant qu'elle ne devienne monument, avec son adaptation en anglais par l'Américain Bobby Darin. Sortie en 1960, *Beyond the Sea* est un raz de marée. Grâce à elle, *La Mer* dans sa version originale devient un succès international tellement durable qu'en 2001, à la mort de Trenet, elle se sera vendue à plus de 70 millions de copies partout dans le monde. La plus grande réussite du « Fou chantant » !

La Mer

Paroles et musique : Charles Trenet
Édition : Raoul Breton (1945)

La mer
Qu'on voit danser le long des golfes clairs
A des reflets d'argent, la mer
Des reflets changeants sous la pluie

La mer
Au ciel d'été confond ses blancs moutons
Avec les anges si purs, la mer
Bergère d'azur infinie

Voyez/Près des étangs ces grands
roseaux mouillés
Voyez/Ces oiseaux blancs et ces maisons
rouillées […]

Si l'on connaît les chansons de Charles Trenet, l'on sait moins qu'elles ne furent pas ses premières amours ; à 17 ans, il écrivit un roman, *Dodo Manières*, paru en 1939 mais resté confidentiel. Il dira de son livre : « Je l'ai lancé par la fenêtre, il s'est envolé dans le ciel, le vent en a tourné les pages, et quand il est retombé il était imprimé chez Albin Michel. Par quel miracle ? Par le miracle des chansons, car c'est après avoir écrit *Dodo*, et grâce à lui que j'ai fait des chansons. Elles furent connues, et lui pas. » L'inspiration a ses mystères, que le succès le lui rende… ou pas.

Emma Daumas

DR

ÇA FAIT DU BIEN DE TOURNER LA PAGE

INFORMER. DIVERTIR. APPROFONDIR.

PRIX RELAY-SEPM DES **MAGAZINES** DE L'ANNÉE 2024

RELAY sepm SYNDICAT DES ÉDITEURS DE LA PRESSE MAGAZINE

LES MAGAZINES DE L'ANNÉE 2024

Découvrez chez RELAY les **magazines** de l'année.

Madame Bovary

LE GOÛT DE LA MER

EMBARQUEZ EN PREMIÈRE CLASSE, DEVENEZ ADHÉRENT !

MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE